

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 1– 2023 25. årgang kr. 90,-



Leiar:

I år er det 125 år sidan «Minna», «Nils Liaaen» og «Sleipner» rusta ut for fangst i ishavet.

Sevrin Brandal hadde vore skipper på «Nils Liaaen» på torskefiske på Finnmarka i fleire år. Sonen Peter Severinson Brandal hadde drive same fiskeri med sluppen «Brandal» og seinare «Minna».

Dei kom i kontakt med fiskarar frå nord som kom lasta inn med underlege fangstar frå polarområda. Dei vart nyfikne på dette og ville vere med på eventyret. Sevrin Brandal brukte mykje tid på å overtala reiar og kjøpmann P. Th. Sandborg til å utruste «Nils Liaaen» til ishavsfangst. I eit intervju i Søndmørsposten i oktober 1898 fortel han:

«Hr. Sandborg stillede sig som venteligt länge tvilende til det nye prosjektet. Han skrev til forbindelser nordenfor og forespurgt om sagen, men meddeleserne derfra lød alt andet end opmuntrende. Sevrin Brandal gav sig imidlertid ikke. Han mente det var rimeligt, at man dernord ikke stillede sagen i det gunstigste lys, da man vel helst ikke ønskede konkurrance herfra».

Det enda med at Sevrin Brandal fekk det som han ville, kjøpmann Sandborg investerte i planane til Sevrin.

Peter S. Brandal utrusta «Minna» sjølv, med eigne opptente midlar frå nokre år med fiskeri. Peter var i 1898 27 år gammal, hadde vore skipper sidan han var 25, og drive fiskeri sidan han var 15.

Peter og «Minna» gjorde det godt alt frå første tur. «Minna» sette kursen inn i isen omlag 100 mil vest for Svalbard. Fangsten var heller laber, men det kom seg då dei gjekk nærmere Svalbard. Då dei hadde levert i Tromsø var det berre 3 større skuter som hadde hatt meir fangst enn «Minna» dette året. Dei hadde: 30 kvalross, 132 storkobbar, 327 sel, 2 levande og 8 døde isbjørn, 7 reinsdyr og 150 tonn spekk.

Alt i 1900 såkte dei inn til kysten av Austgrønland etter ein litt dårlegare tur på selfangst. Dei var saman med «Havfren», og hadde med 70 døde og 10 levande isbjørn heim.

(på begge skutene). Dei hadde også med 5 levande moskus som dei selde til ein dyrehage i Antwerpen, og ein levande rev som stakk til fjells på Brandal. Dei hadde også 16 tonn med salta laks.

Etter dette vart det årvisst turar på selfangst for skutene frå Brandal og Sunnmøre. Fleire bygder i området kom med, og det var danna grunnlag for ei ny næring på Sunnmøre. Dette skulle vare i 100 år då 3. generasjonsskuta «Polarstar» i 1998 avslutta 100 år samanhengande selfangst frå Sunnmøre. (Polarstar var seinare på fangst i 2005-2007).

I nyare tid kom Noreg med i selfangsten med nokre turar frå 1790 av. Det var handelsmann Buck i Hammerfest som stod bak desse første turane, men først i 1819 kom starten på det vi kan kalle ein kontinuerleg selfangst frå Noreg. Svend Foyn (1809-1894) kom med i selfangsten frå 1846, Tromsø kom snart etter og frå 1898 var sunnmøringane også kome med.

Det var no det for alvor vart satsa på selfangsten. Sunnmøringane forstod raskt at skulle ein få lønsemduktivitet ut av fangsten måtte ein i gang med å bygge spesialskuter, større og sterke skuter som kom seg inn i isen, og kunne bere meir last. Produkt av sel- og kvalfangst var ei periode ei av landets viktigaste eksportvare, og dei økonomiske ringverknadane for Noreg var store.

Peter S. Brandal var føregangsmannen som satsa og bygde opp den nye selfangsttida. Han var medlem av Ishavsrådet og i 1919 vart han utnemnt til Riddar av St.Olavs ordenen 1. klasse for sin grunnleggande innsats for ishavsnæringa. Det er i desse dagar 90 år sidan han døydde, 23 mars 1933, han vart berre 63 år gammal.

Med denne første utgåva av Isflaket i 2023 er bladet inne i sin 25. årgang. Eit lite jubileum det også.
God lesnad.

Brandal 16.02.2023

Webjørn Landmark
Redaktør

Georg Bjørnnes såg stor isbjørn

På ei overvintring på Spitsbergen traff æ et år en stor isbjørn.



-Ja, æ hadde hørt røkter om det va slike særlig store bjørna i Sibir, men æ trudde ikkje på røktan før æ en gang på Spitsbergen fikk se spor etter en slik kar. Da måtte æ revidere min oppfatning, før avtrøkkan av fotan va så store som tønnebotna.

-Det var en gang på en bistasjon. Æ hadde nettopp kokt morrakaffen. Så fikk æ høre en fjern dur, og da æ skulle se ut, så æ ikkje den vanlige fjellknatten. Det var nokka gult som skjulte fjellet. Æ kom på det at det måtte være storbjørnen fra Sibir. Hauet var skjult i skodda så æ så han ikkje ordentlig, men så bøyde han sæ ne før å klø sæ bak øret og da fekk æ se et syn: Han hadde evig is på hauet og isrypa hadde reir i øykrikan. Bjørnen va på tur ut etter fjorden, men han hadde ikkje greie på mæ i hytta. Men så var det som fanden flaug i mæ. Æ skulle spelle han et puss. Æ slo peppar i ovnen og da bjørnen kom inn i vinden, ble han flygande forbanna. Han naus så hytta fekk slagseite. Han snudde sæ, tok hytta med mæ i under armen lekså ei pappeska og begynte å gå mot ei råk bortetter isen.

Der satt æ, fanga som ei mus. Æ hadde hørt av en svenske at man skulle ikkje be ofte, men når man ba, skulle det være korte, kraftige bønner. No huska æ ingen bønner i farta, men æ ga et løfte og det va at fanga æ 100 rev og 10 bjørn den sesongen, så skulle æ gje halvparten tel de fattige. Og vess ikkje Vårherre trudde mæ, så kunne han sjøl trekke fra halvparten. Det hjalp. Æ eldna ovnskroken til han var rød og stakk han ut gjenna et holl i hytteveggen under labben på bjørnen. Da kasta han hytta fra seg og jumpa hodekulls uti råka. Æ va frelst.

Det lå en skikkelke på taket. Den tok æ ned, satte hytta på den og dro den på plass, og så fikk æ drikke mårrakaffe i fred. Og løftet mett, merkelig nok fikk æ 50 rev og fem bjørn den sesongen. Vårherre tok nok halvparten sjølv. Han stolte vel ikkje på mæ.

Innhald

Berging i ishavet	side 4
Med «---BARDEN» i namnet	side 9
Frå arkivet – Polarbjørn 1939	side 16
Natt på museet	side 21
Polarstar – eks Polarfart	side 22
Dugnad på Jan Mayen	side 30
Eit 100 års minne - Polarulv	side 32
Ishavsvissa	side 49
Søndmørkingene ved Spitsbergen	side 50

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. 400,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 750,-
www.ishavsmuseet.no
www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Hvalrossen» og «Furenak» Foto Stein Langlo

ISSN 1891-9480

Berging i ishavet

- Berre Vår Herre og våren kan få laus båtane, sa kystvaktskapteinen. Det var før skipper Magnar Aklestad dukka opp på isscena.

Av Jon Hustad

Ein dag i slutten av februar 1987 sat skipper Magnar Aklestad (51), som same dagen var heimkomen frå eit nytt oppdrag i Antarktis, og såg på Dagsrevyen i bustaden på Sæbø. Det han såg irriterte han litt. Det fekk vera måte på ukunne og inkompetanse.

Det er neppe å taka i om vi seier at Aklestad er Noregs mest røynde ishavsskipper. Kjem du på vitjing, ser du på veggane i inngangspartiet diplom på diplom, medalje på medalje og takkebrev på takkebrev frå ulike organisasjonar og dignitærar frå ei rekkje ulike land i inngangspartiet åleine. Det finst ikkje mange polarforskarar over 50 i verda som ikkje har høyrt om Aklestad.

Det han såg på Dagsrevyen var eit norsk prestisjenederlag. Eit kystvaktskip, «Andenes» skulle berge nokre reketrålarar som hadde sett seg fast i isen i nett Isfjorden vest for Spitsbergen. Ei slik berging burde «Andenes» kunne makta. Skipet er 105 meter langt og 15 meter breitt og er bygd for å tola nedising på opptil 250 tonn. Men nei. Senja sette seg sjølv fast i isen.

Moskva

Utanriksminister Thorvald Stoltenberg måtte taka den tunge telefonen til Moskva og be om hjelp frå ein av dei store russiske isbrytarane, som tok av garde. Det tykte Aklestad var semre saker. Han tok også ein telefon. Ein dryg månad seinare vart han fyrstesideoppsslag både i Nordlys og Bergens Tidende og ein hyppig nemnd person på NRK.

Mediesirkuset og innfrysinga var over: «Kaptein Magnar Aklestad er hele Norges helt», stod det i Nordlys. «Den joviale og sindige sunnmøringen klarte det mange måtte gi opp: Å



Ishavsskipper Magnar Aklestad. Foto Jon Hustad.

få reketrålerne ut av fella det var fanget i.» At det var ein sunnmørking som bera det nordhorske båtane, var rett nok eit lite skår i gleda. Men ikkje stort.

«Lovet være!»

«Dette er helt utrolig», sa skipperen på «Nergaard Senior», Olav Gunnar Helø frå Harstad til Nordlys den 4. april. «Lovet være kaptein Magnar Aklestad for at hadde evne og vilje til å føre oss ut av isen. Fra Kystvakta har vi jo hørt at det eneste som kan hjelpe oss var naturen selv. En fattig trøst».

Men Aklestad tok seg god tid. Det var framleis februar då han etter å ha sett Dagsrevyen tok opp telefonen. Han ringte hovudkontoret til Rieber Shipping i Bergen. Aklestad lurte på to ting: Kvifor «Polar Queen» ikkje alt hadde vorte hyra inn, og om skipet ikkje var hyra inn, kvar var så skuta?

Ikkje naudsynt

- Eg hadde nett koma att på oppdrag med «Polarbjørn» i Antarktis, men eg viste at «Queen» nett hadde vore forlengja. Det eg ikkje forstod, var kvifor dei på Dagsrevyen sa at Stoltenberg hadde rekvirert enn russisk isbrytar. Det meinte eg var alt anna enn naudsynt så lenge Noreg hadde «Polar Queen».

Sjefen i Rieber var ikkje like sikker.

- «Ligg ikkje «Polar Queen» klar i Ålesund», spurte eg Leif Sørensen, som var maritimsjef.



«Polar Queen», foto frå Magnar Aklestad.

«Ja», sa han. «Men trur du vi kan gjera noko der opp?» «Sjølvsagt kan vi det!», sa eg. «Kor mange gonger har vi ikkje vore der opp og brote oss gjennom isen? Det er då alltid den same isen der oppe. Det ligg støtt 60-70 cm der».

Her høyrer det med å nemna at Aklestad før hadde berga båtar som hadde fryse inne. Så seint som i 1976 hadde han henta ut to båtar frå Vesterisen. Sørensen gav etter. Aklestad pla få viljen sin.

Skruis

Dagen etter var Aklestad om bord i «Polar Queen.» Rett nok vedgår Aklestad at iskanten i vest kunne vera eit problem. For der slår dønningane inn, og då bryt isen seg opp og kan verta 3-4 meter. Skruisen er flak på flak som legg seg opp på kvarande.

Jau, Rieber sa ja til at Aklestad kunne prøva å berga båtane, men dei var ikkje viljuge til å senda av garde «Polar Queen» sånn utan vidare. Reiarlaget måtte vera sikre på at dei tente pengar. Dei forlangte full last.

- Det er ikkje berre enkelt å få av garde ei slik skute. Ja, eg melde meg friviljug, men vi måtte både skaffe mannskap, og last og bunkers til andre båtar som låg der oppe. Vi segla frå Ålesund med full last på veg nordover.

Dei som låg fast, måtte dimed venta i nesten 40 dagar etter at dei fraus inn før dei kunne gjera seg verkeleg von om å koma laus. Medan Aklestad var på veg opp, skjedde det rett nok noko gledeleg etter ei tid. Ved hjelp av ein norsk isbrytar, makta Senja å koma seg laus. Den russiske isbrytarane vart sendt i retur. Stoltenberg kunne pusta letta. Men framleis låg reketrålarane «Porsangergutt» og «Nergård senior» fast i isen.

Kraft Johanssen

- Ja då. «Andenes» freista etter at dei kom seg laus att, nesten heile tida å koma seg inn til dei. Men det var sjølvsagt ikkje noko hjelp i. Dei fekk rett nok opp ein isbrytar frå Kirkenes. Den heitte «Kraft Johanssen». Og han fekk til noko. Kvar gong «Andenes» køyerde seg fast, fekk «Kraft Johanssen» laus kystvakta. Dette gjekk føre seg fleire gonger per dag.



KV «Andenes», foto Mark König frå Wikimedia.

Det gav ikkje nett stor von for mannskapet på dei to reketrålarane støtt å sjå «Andenes» og «Kraft Johanssen» feile langt der ute ved iskanten.

- Det heile må ha vore litt flaut for kapteinen på «Andenes»?

- Fyrste gong vi kom opp, det var ein sundagsmorgen hugsar eg, svinga vi inn til iskanten og kika litt. Eg snakka med båtane som låg fast om lag seks nautiske mil inne i isen og gav melding om at vi ikkje kunne gå inn til dei heilt enno. «Vi har ein pærelasta båt som vi må få lossa fyrst.»

Det forstod dei.

- Vi kunne ikkje koma oss opp på isen med full last. Vi hadde 1200 tonn bunkers og mykje anna. Vi drog vidare og forsynte andre kamskjelbåtar som var der oppe og tråla. Men, sa eg før vi segla vidare: «Når vi er ferdig lossa, kjem vi og fiksar dette. De treng ikkje vera urolege.»

Fyrst når «Polar Queen» hadde fått av lasta, kunne ho trimmast. Det vil seia at akterenden vert fylt opp med ballast slik at baugen kjem opp. Då kjem skipet seg opp på isen. Dimed kunne «Polar Queen» gjera det ho var bygd for: ikkje å pløya seg gjennom isen, men å bryta han ned.

Optimistisk?

Attende til «Andenes», som på veg nordover mot iskanten hadde lagt seg etter «Polar Queen» for å sjå korleis dette gjekk. Kapteinen på

«Andenes» såg at «Polar Queen» hadde stogga ved iskanten denne sundagsmorgonen, men altså ikkje for å gå inn, men for å observera og roa ned mannskapet på dei to reketrålarane.

Då høyrdé Aklestad brått at kapteinen på «Andenes» kalla på hovudbasen på Sortland.

- Veit du kva han sa? «Det er ein ting som kan få desse båtane ut: Det er Vår Herre og våren. «Polar Queen» har vore inn og gjort eit optimistisk forsøk. Men også «Polar Queen» måtte gje opp.» Vi hadde ikkje gjort noko «optimistisk forsøk». Vi var berre inne og kika. Har du hørt slikt? «Optimistisk forsøk»?

17 timer

Etter tre dagar med segling og lossing var «Polar Queen» attende ved iskanten og byrja å bryta seg inn til reketrålarane.

Tok operasjonen lang tid?

- Nei då, det var fort gjort. Vi nytta sytten timer frå vi gjekk inn i isen til både reketrålarane var ute.

Journalist Tron Bogsnes i Bergens Tidende, som sjølvsagt var med på «Polar Queen» for å kunne skryta av ein båt som var registrert i Bergen, vart nesten lyrisk i skildringa av det «Polar Queen» held på med:

«Magnar Aklestad og hans mannskap brøt av flak etter flak. Med list og lempe fant de en vei



«Nergård Senior» på sida med «Polar Queen». Foto Sigvald Brandal.



«Porsangergutt». Foto Sigvald Brandal.

og kom seg stadig nærmere gjennom en is som enkelte steder var tre og fire meter tykk».

- Men då vi var på veg ut med den første båten, var det brått ein grå skugge ut ved kanten. Då hadde «Andenes» igjen kome attende.

No skal vi ikkje psykologisera, men ein del kan tyda på at kystvakta kanskje ikkje hadde det sterkeste ynsket om at «Polar Queen» og Aklestad skulle lukkast. For kritikken mot kystvakta var hard i særleg nordnorsk presse, både under og etter operasjonen.

Som reiaren og eigaren av «Nergaard Senior», Jens Nergaard, sa til Nordlys etter at båten hans vart berga: «Vi festet for mye lit til kystvakta som må ta sin del av ansvaret for at vi ble liggende så lenge». Han forlangte sjøforklaring og at kystvakta måtte stå til rette for feila dei hadde gjort.

Sjanselaus Det vart ikkje sjøforklaring. «Andenes» hadde ikkje kompetansen som skulle til, meiner Akelestad.

- «Andenes» prøvde og prøvde, men måtte baute og baute. Han var sjanselaus, dessutan hadde sjølvsagt kapteinen valt heilt feil stad å prøva seg på. Vi fann oss ein god plass, og pløgde oss ei fure. Det gjekk heilt greitt. Vi kunne halda totre knop på veg innover i isen, og det gjekk ikkje lange stunda før vi hadde den første reketrålaren, «Nergaard senior» rett under oss.

Då var det rett nok mørkt. «Polar Queen» laut slå oss til ro til det var lyst om morgonen.

- Straks det var lyst, tok vi med oss båten rett ut. Råka var sjølvsagt fryse til att. Du lyt hugsa at det var minus 32. Men «Nergaard Senior» kunne gå for eiga maskin. Han kunne liggja i rauva på oss.

Gasslekksje

«Porsangergutt» var ikkje like lettberga. Men straks «Nergaard Senior» var ute i ope hav, gjekk «Polar Queen» inn att.

- «Porsangergutt» låg to nautiske mil lenger inne i isen enn «Nergaard Senior». Eg let Sigvald

Brandal, styrmannen, få prøva seg på han. Problemet var at då vi drog han laus, fekk han dysa full av is. Dimed kunne han ikkje gå for eiga maskin. Vi laut faktisk gå inn to gonger for å løysa han, for så å taka han på slep.

Det var ikkje heilt enkelt for styrmannen på «Porsangergutt» å verta slepa gjennom ei smal fure i isen.

- Eg tykte i grunnen litt synd i han som måtte manøvrera «Porsangergutt». Den karen hadde på seg ei enorm skuterdress eller kva det heiter. Han sveitta så det rann av han. Det var ikkje lett å halda i roret med den farta vi heldt.

Men det heldt på å gå gale. «Porsangergutt» sette på veg ut seg fast i ein skruis på fire meter.

- Sigvald berre pressa på. Eg var oppe på bruå då, medan Sigvald stod opp i tynna. («Polar Queen» kunne styrast både frå bruå og frå utsiktstynna.) Han ropte ned til meg om han skulle gje endå meir gass. Eg svarte «berre gje på!» Du og du kor han kom. «Porsangergutt» berre fauk ut av isen. Han stogga akkurat før han tøtsja oss i akterenden. Det kunne vel ha gått gale, men det gjorde det ikkje.

Panikk

Då oppdaga Aklestad noko underleg. Karane om bord på «Porsangergutt» kom stormande ut på dekk. Journalistane som var med «Polar Queen» og nokre andre av mannskapet hadde gått om bord i «Porsangergutt».

- Dei hadde sitte i messa då Sigvald drog dei laus. Den eine etter den andre kom ut og lente seg over rekke. Gjennom messa gjekk det to koparrøy med gass til fryseriet. Rykken då skipet kom laus, hadde vore så sterkt at røyra rauk og heile messa vart fylt med gass. Men det var ikkje så gale. Dei vart fort friske att.

Ei siste helsing

Undervegs ut med «Porsangergutt» vart Aklestad kalla opp av kapteinan på «Andenes», ein mann Aklestad hadde bygd opp ein del irritasjon over. No tilbaud kapteinan seg å flytta «Andenes» som no låg der «Polar Queen» hadde gått inn.



Styrmann Sigval Brandal (tv) og skipper Magnar Aklestad, med lang fartstid i islagde farvatn, nyt kaffien i sola på bruvingen. Bilde er frå "Polarbjørn" i Antarctica sesongen 86-87 til Dumont Durville. Foto frå Sigvald Brandal

- «For meg speler det ingen rolle kvar du ligg. Vi lagar berre ei ny råk, vi», sa eg.

Då båe båtane var trygt ute, kalla Aklestad opp båe båtane og sa «velkommen til havs.»

Rieber gjorde det greitt på turen til Aklestad. Dei fekk ein fullt betalt lastetur med eit skip som elles hadde ligg i dokk. I tillegg fekk dei 200 000 i bergingsløn per båt.

Kva gjorde størst inntrykk på Aklestad då han møtte mannskapet? At dei var skitne.

- Dei forstod seg ikkje på is. Dei hadde korkje vaska seg eller båten medan dei låg der. Dei viste ikkje at «knultrane» som vert pressa opp av isen, er reint ferskvatn. Det var det vi nytta då eg låg på isen i 1950-åra.

Det er gått mykje iskunne tapt i Noreg dei siste 50 åra.

ISHAVSSKUTER MED ‘--- BARDEN’ I NAMNET:

- To *Sælbarden*, ein *Hvalbarden* og ein *Selbarden*:

Av Magnus Sefland

SÆLBARDEN:

Eksisterte 1917-1927. Dampdriven, galeasrigga trekutter. Bygd ved Gunvald Ottesen skipsbyggeri, Sagvåg på Stord. Dimensjonar: 96 fot/134 brt. Compoundmaskin 140 ihk frå Porsgrund MV. Levert til sameiget Paul Lillenes, Tjørvåg, og Enok Svendsen, Kjelsund i Herøy, i 1917. Frå 1920 med fiskerimerket M 77 HØ. Skipper det meste av tida skuta eksisterte var Paul Lillenes.



Sælbarden i Kvitsjøen 1927 skipper Paul Lillenes. Her sterkt skada av isskruing for full maskin og segl oppe for å prøve kome laus. Heile tida folk ved pumpene.

Sælbarden dreiv selfangst i Kvitsjøen og Vestisen og håkjerringfiske i Danmarkstretet. Tidleg på 1920-talet vart stretefangsten gjerne kombinert med fangst av moskus på Nordaust-Grønland. Ei tid dreiv *Sælbarden* og tre-fire andre herøyskuter moskusfangst. Dei fanga kalvar som dei selde til europeiske dyrehagar. For å kunne fange kalvane levande, måtte dei skyte dei vaksne dyra i ein flokk.

Dette vart sett på som rovfangst og gjort til gjenstand for kritikk. Skipperane forsvarte seg med at kjøt frå vaksne moskus vart tatt vare på, både som dyrefor og mat for menneske.

Det var ikkje alltid dei fekk selje moskuskalvane med det same skutene kom heim frå tur. Moskus vart sette på land på ein holme ved Kjelsund i påvente av sal. Moskus vart også sett ut i utmarka og fjella på Gurskøya i von om at dyra skulle trivast og flokken vekse. Det var det motsette som hende. Etter ein del år var flokken utdøydd. Seinare vart moskus utplassert både i Nord-Norge og på Dovrefjell. Der har flokkane vist seg å trivast betre. Ein teori går ut på at det fuktige og milde klimaet på Sunnmøre ikkje eigna seg for moskusdyr.

I 1922 vart eigarforholda for *Sælbarden* omorganiserte. Skuta vart overført til foretaket AS *Sælbarden*. Men i foretaket var Paul Lillenes og Enok Svendsen dominante og likeverdige, sjølv om også andre deltok med mindre aksjepostar.



Sælbarden med rorskade, roret knekt av isskruing, her laga dei til nødror av mesanbommen slik dei skulle ha sjans å styre om dei kom laus av isen, men dei kom aldri ut. Forliste 4.april 1927

Sælbarden enda sine dagar i Kvitsjøen i 1927. Isskruing påførte skuta lekkasje og øydela ror og stilk. Det vart laga eit naudror, men det var til lite nytte i isen. MS *Istind* av Grimstad, skipper Isak Remø, var i nærleiken. *Istind* vart oppmoda



Skipper Paul lillenes 1877-1950.

om å assistere *Sælbarden* tilbake til Norge. Isak Remø meinte at *Sælbarden* var så skadd at skuta ikkje ville tole segling i rom sjø. Derfor avviste han tanken om å assistere *Sælbarden* til hamn i Finnmark. Derimot tok *Istind* opp folka fra *Sælbarden*.

BLANKISEN / BJOGNA / HVALBARDEN
Eksisterte 1919-1926. I åra 1924-1926 med namnet *Hvalbarden*.

Skuta vart bygd i Snekkvika i Åsskard på Nordmøre. Dampdriven trekutter med dimensjonane 120 fot/261 brt. For si tid var det ei stor skute, nesten i klasse med *Veslekari* (1918) og *Polarbjørn* (1919). Framdrifta var ein dampmaskin bygd hos Cooper & Greig i Dundee, Skottland. Ytinga var 242 ihk. Maskinen var ein trippel dampmaskin, noko som var heller uvanleg i ishavsskuter.

Skuta vart levert som *Blankisen* til tingarane Kristian Aarnes, Stangvik, og meklar Arne Lund i Kristiansund. Dei makta ikkje det finansielle,

og bankane overtok. I løpet av 1920 vart DS-AS *Bjogna* ny eigar. Bak dette foretaket stod ei gruppe forretningsfolk i Kristiansund. Namnet på skuta vart endra til *Bjogna*, og ho fekk fiskerimerket M 84 K.

I 1923 vart Roalds Sønner AS i Ålesund ny eigar for ei kortare tid, og skuta fekk fiskerimerket M 133 A. Same året gjekk ho vidare til AS *Sælbarden* i Herøy, med herøyregistreringa M 82 HØ.

Med det fekk Paul Lillenes hand om skuta, som både parteigar og skipper. Lillenes gav skuta namnet *Hvalbarden*. (Ole Follestad frå Hareid overtok som skipper på *Sælbarden* (1917) medan Lillenes hadde *Hvalbarden*). Lillenes prøvde *Hvalbarden* i Danmarkstretet. Det var ikkje særleg vellykka. Skuta kunne styrast både på bruа og styrehustaket, mest truleg dampstyring. Likevel meinte fleire at skuta var for stor og av den grunn uhandterleg i isen. Blant desse var Osvald Lillenes, son til Paul Lillenes. Osvald var med *Hvalbarden* i Kvitsjøen i 1925 som skyttar.

Namnet *Hvalbarden* høvde godt med den fangst som Lillenes sette skuta inn i: kvalfangst ved Vest-Grønland og selfangst i Kvitsjøen. På begge felta var det godt høve til å kome i konflikt med andre nasjonar – med russarane i Kvitsjøen og danskane ved Vest-Grønland.

Ved Vest-Grønland kunne norske fartøy – og andre nasjonar – fange kval utanfor territorialgrensa, men søkje land berre på nokre tilviste stader for å fylle ferskvatn. Grenser og grensekrenkingar var eit tilbakevendande problem både i Kvitsjøen og ved Vest-Grønland. Paul Lillenes kom i konflikt med både danskane og russarane.

I 1924 gjorde *Hvalbarden* ein stortur på kvalfangst ved Vest-Grønland. Både *Veslekari*, skipper Johan Olsen, og *Hvalbarden*, skipper Paul Lillenes, var på kvalfangst ved Vest-Grønland. Der vart dei i kvar sin tur - *Veslekari* i 1923 og *Hvalbarden* i 1925 - stoppa av oppsynsskipet *Islands Falk* og haldne tilbake, skulda for grensekrenkingar. Lillenes vart ilagd



Hvalbarden forliser 26. mars 1926 i Kvitsjøen.

ei bot som han ikkje ville betale. Dermed vart det rettssak i fleire etapper – som Lillenes tapte. Kvalfangstresultatet for *Hvalbarden* ved Vest-Grønland det året vart dårleg.

Selfangsten i Kvitsjøen i 1926 vart endå dårlegare: *Hvalbarden* fekk så store skader i isen at skuta gjekk ned. Mannskapet vart berga av DS *Hisø*. Året etter – 1927 – var Lillenes tilbake som skipper på *Sælbarden* (1917), som forliste. Det vil seie forlis to år på rad i Kvitsjøen for Lillenes.

ASPINET / ULLENHAUG / ASPINET / SÆLBARDEN

Eksisterte 1908-1937, med namnet *Sælbarden* 1928-1937. Newfoundlandskonnett av tre. 102 fot / 127 brt. Bygd i Essex, Massachusetts, USA. Langt forskip, breiare lenger akter. Skrogforma var opphav til tilnamnet ‘Mandolinien’. 100 fot lang, men med kjøl på berre 46 fot. Det har vorte fortalt at ved ei slippsetjing var slippformannen redd for at skuta kunne bikke forover. Dette fordi ho kvilte på ein så kort kjøl langt akter. Det første slippformannen gjorde ved slippsetjinga, var å setje ei støtte opp under baugpartiet.

Ved levering hadde skuta namnet *Aspinet* og hadde ein dieselmotor av det amerikanske fabrikatet Nelseco (New London Ship and Engine Company), bygd i Groton, Connecticut, USA. Ukjend yting. *Aspinet* vart nytta til fiske på bankane utanfor Newfoundland.

Skuta kom til Norge i 1916 og vart registrert i Stavanger med namnet *Ullenhaug*. Etter to år fekk skuta ny eigar i Stavanger. I 1919 kom skuta til Kristiansund. Der fekk ho tilbake sitt tidlegare namn *Aspinet* og vart sett inn i fiske, frå 1920 med fiskerimerket M 78 K.

I 1928 hadde Privatbanken i Kristiansund hand om skuta og selde den til AS *Sælbarden* (Lillenes og Svendsen) i Herøy. Etter som *Sælbarden* (1917) hadde forlist i Kvitsjøen i 1927, var *Sælbarden*-namnet ledig og vart sett over på den nyinnkjøpte skuta. Nyeskuta fekk fiskerimerket M 255 HØ. I samband med eigarskiftet vart skuta litt ombygd og fekk innsett ein Bolinder på 160 hk i staden for Nelseco-motoren.

I 1930 kom skuta på tvangsaauksjon. Men ho vart i familien etter auksjonen ved at Osvald



Sælbarden i is 1932. Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.

Lillenes, son til Paul Lillenes, overtok. Det var på denne tida *Sælbarden*, saman med blant andre herøyksutene *Enos* og *Kap Flora*. I kombinerte stretefangst med fangst av levande moskus på Nordaust-Grønland.

På denne tid var Paul Lillenes skipper på DS *Veslekari* av Vartdal, på ekspedisjonar for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser (NSIU)/Arktisk Næringsdrift AS (AN) - og for Louise A. Boyd. Dette var då saka mellom Danmark og Norge om overhøgd over Nordaust-Grønland var på sitt mest intense, med okkupasjon og flaggheising i 1931 og påfølgjande rettssak ved den internasjonale domstolen i Haag. Paul Lillenes var med på ein del av sakshandsaminga som sakkunnig.

I 1932 var *Sælbarden* på fangst i Kvitsjøen. Der kom *Sælbarden*, saman med ein del andre norske skuter, blant dei *Veslekari*, inn om konsesjonslinja. Skutene vart stoppa og haldne tilbake av det sovjetiske vaktfartøyet *Purga*.

Skipperane vart pågripne, geværa beslaglagde og skipspapira kontrollerte før dei vart sleppte fri igjen. Dette har gått inn i historia som Purga-affären. Same året overtok Sælfangst og Havfiske As (Elling Aarseth) i Ålesund *Sælbarden*. Skuta fekk fiskerimerket M 140 A.

I 1933 fall dommen i Haag. Danmark vart tilkjent overhøgd over heile Grønland. Dette reduserte den norske interessa for aktivitet på Nordaust-Grønland. Dette gjorde at Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser og Arktisk Næringsdrift AS trong eit mindre fartøy til den årlege avløysingsekspedisjonen i 1934. Tidlegare hadde dei brukt dei noko større skutene *Veslekari* og *Polarbjørn* (1919). I 1934 gjekk oppdraget til *Sælbarden*, som besøkte både Jan Mayen og Nordaust-Grønland. Skipper var så langt vi veit Peder Andresen.

På 1930-talet vart fangstforholda i Kvitsjøen vanskelegare. Selbestanden minka og dei sovjetiske kontrollane vart strengare. Det hende at skuter starta fangst i Kvitsjøen, men braut av og gjekk til Vestisen, dersom fangsten i Kvitsjøen var dårleg. Og gjekk tilbake til



Skipper Peder Andresen på dekket til *Sælbarðen* på veg heim frå Nordaust-Grønland i 1934. Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.

Kvitsjøen igjen, dersom fangsten var endå dårlegare i Vestisen. Dette gjorde sitt til at brandalskutene *Polarbjørn* og *Polaris* gjekk til fangst ved Newfoundland i 1938. Før pionerturen til Newfoundland i 1938 dreiv *Polarbjørn* slik ‘pendelsegling’ mellom Kvitsjøen og Vestisen i åra 1934-37.

I 1937 gjekk *Sælbarðen* først i Kvitsjøen og deretter til Vestisen. Med dårlege fangstforhold på begge felta. Etter Vestisen bar det tilbake mot Kvitsjøen igjen. På veg inn over i Kvitsjøen gjekk *Sælbarðen* seg på land. Skuta fekk så store skader ved grunnstøyting at ho let seg ikkje berge. Dei skipbrotna berga seg på land ved ein sovjetisk signalstasjon ved Kapp Gorodetski.

NORRKÖPING / FÅRÖSUND / ISTIND / SELBARDENEN / EAST STAR

Eksisterte 1930-1963. Med namnet *Selbarden* 1951-1962. Midtskipsbåt av stål. Lastebåt med rett kutterbaug og avrunda kryssarhekk. Trippel dampmaskin 595 ihk. Bygd ved Helsingborgs

Varfs & Svetsnings AB, Helsingborg, Sverige. I 1930 levert som Norrköping til Rederiaktiebolaget Norden i Norrköping. Tenkt til godstransport mellom Norrköping og Stockholm.

I 1938 sold til Slite Cement- och Kalk Aktiebolag i Slite på Gotland. Nytt namn *Fårösund*.

I 1950 kom fartøyet til Norge, hos P/R Istind (Einar Enoksen m. fl), Tromsø. Fartøyet vart litt ombygd ved Kaarbø MV i Harstad, og fekk namnet *Istind* og fiskerimerket T 54 T. Etter ombygging i Harstad var måla 138 fot/497 brt. Same året – 1950 – var *Istind* på sin første fangsttur til Newfoundland, med heller dårleg resultat.

På nyåret 1951 bytte fartøyet namn til *Selbarden*. I 1951 var fartøyet igjen på fangst ved Newfoundland. Den gong med godt resultat. Skipper var John Jakobsen. (I 1956 var John Jakobsen skipper på *Polarsirkel* (1942) og kom heim med eit fangstresultat som i mange år vart



Selbarden. Foto frå Arnljot Rolandsen.

ståande som rekord). Sommaren 1951 var *Selbarden* i koltransport frå Svalbard.

Hausten 1951 og rundt nyttår 1952 var *Selbarden* til ombygging i Hamburg. Skuta fekk utfallande baug og nytt overbygg akter. Dampmaskinen vart erstatta av ein MAN diesel på 1200 hk – motor av typen som gjekk under nemninga ‘ubåtmotor’.

Etter ombygginga gjorde *Selbarden* seg fortent til nemninga ‘trollskute’: ei rekkje med alvorlege hendingar. Maskinen var ikkje skikkeleg fest til fundamentet, varmgang i hylsa, brann i ein lugar og til slutt brann i maskinrommet. Det siste hende i Vestfjorden under transport av sildemjøl. Skuta vart sett på land i Kjerringøy, forlaten der og vraket til slutt kondemnert.

Eit selskap kjøpte vraket, med planer om å byggje det om til fryseskip. *Selbarden* vart slept til Cuxhaven for ombygging til fryseskip. Under vegs i ombygginga kom ei gruppe skipsreiarforetak i Oslo, der skipsreiar Arnulf L'Orsa var sentral, inn i bildet. Planane vart endra, og

Selbarden gjenoppstod som ishavsskute. Eit særtrekk var at utkikstønna vart plassert i aktermasta, rett over styrehuset – eit konstruksjonstrekk som var heller uvanleg for ishavsskuter. Etter ombygginga var måla 149 fot/646 brt.

I 1956 var *Selbarden* igjen i drift som ishavsskute. Først med selfangst ved Newfoundland. Og deretter i forsyningstur på Aust-Grønland for danske oppdragsgjevarar. *Selbarden* overtok transportoppgåvene som *Jopeter* av Brandal hadde hatt for danskane – inntil *Jopeter* i 1955 vart innestengd i isen, miste propellen og vart forlaten, rekna som tapt, utanfor Nordaust-Grønland. *Selbarden* overtok ikkje berre oppdraga for danskane. Skuta overtok også skipperen, Knut Nakken, som var skipper på *Jopeter* då skuta måtte forlatast i isen.

I 1956 var *Selbarden*, skipper Knut Nakken, på forsyningstur til Nordaust-Grønland for danske oppdragsgjevarar. *Polarbjørn* (1950), ekspedisjonsleiar John Giæver og skipper Henrik Marø, var i same farvatnet på oppdrag for Norsk Polarinstitutt og Arktisk Næringsdrift AS. Medan dei to skutene var i farvatna, vart

Jopeter oppdaga av eit dansk sjøfly, truleg på patruljeoppdrag. *Jopeter*, som alle rekna med låg på havbotnen, stod pent på ei sandstrand i Mount Norris-fjorden på Trailløya.

Då meldinga om funnet kom, kappkøyrd *Polarbjørn* og det danske marinefartøyet Teisten for å kome først om bord i *Jopeter* og heise flagg – for å kunne gjere krav på finnarløn. Danskane kom først om bord. Men etter ein del om-og-men vart det klart at *Jopeter* på det tidspunkt var forsikringsselskapet sin eigedom. *Melshorn* (1956) av Brandal, skipper Monrad Pilskog, vart leigd til å slepe *Jopeter* heim. Før slepet segla av stad, vart det eit heller sjeldant ishavstreff på Nordaust-Grønland, med *Selbarden*, *Jopeter*, *Melshorn* og *Polarbjørn* side om side – mest som om det var vikingskip før eit slag.



Jopeter attfunnen og skal slepast til Noreg. Fra v. *Polarbjørn*, *Melshorn*, *Jopeter* og *Selbarden*.

I 1958 vart *Selbardenen* overtatt av AS Alta Fangstrederi (Ingvald Wahl m. fl.) i Alta. Skuta heldt fram med namnet *Selbardenen*, men fekk nytt fiskerimerke F 77 A. Arnulf L'Orsa var framleis involvert i foretaket. Drifta av fartøyet skal ikkje ha vore særleg vellykka. Långjevarane overtok fartøyet i påvente av eit mogleg sal. I 1962 vart fartøyet overtatt av interessentar i Halifax og seinare overført til Nassau på Bahamas. *Selbarden* skifte namn til *East Star*. I 1963 var *East Star* i fraktfart mellom Turks Island i Karibia og St. John's på Newfoundland. På ein slik tur gjekk *East Star*

ned nord for Bermuda. Mannskapet vart berga av den norske tankbåten *Borga*.

Paul Lillenes - 'Lisjenes-Pål' - 1877-1950:

Paul Lillenes var den mest vidjetne av skipperane frå Tjørvåg. Han gjekk for å vere ein harddrivar av både folk og skuter. Likevel ville folk gjerne vere med han, for dei visste at det lønte seg – når han kom heim med fangst. For det hende også at skutene hans vart igjen i isen.

Lillenes var kjend for temperamentet sitt, og det gjekk ei rekkje frodige historier om han. Ei av dei skal skrive seg frå Hvalbarden sitt forlis i Kvitsjøen i 1926: - *Lillenes* står i tønna og kommanderer under hardkøyring i isen. Ropa gjallar og det både knakar og brakar i skutekonstruksjonen. Brått ropar ein av mannskapet opp til skipperen i tønna at det er kome is inn i lugaren. Svaret frå skipperen: Ser du fangst på han?

REFERANSAR:

Informantar: Richard Bergh; Arnljot Brandal; Jarl Grimstad; Henrik Landmark.

Tidsskrift: Brandal, J. P. 'Arnljot Rolandsen blar i minneboka'. Isflaket. Nr. 4/2015.

Litteratur: Bergh, R. 1981. Ein gong ei ishavsbygd. Herøy kulturstyre.

Blom, I. 1973. Kampen om Eirik Raudes Land. Pressgruppepolitikk i grønlandsspørsmålet 1921-1931. Oslo. Gyldendal Norsk Forlag.

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

Hansen, O. M. H. 2011. Ishavshistorier. Tromsø. Polar Knowledge/Eige forlag.

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

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

Vollan, O. 1951. Ishavsfart. Oslo. Alb. Cammermeyers Forlag.

Nettet:

Wikipedia.

Hjem med Polarbjørn 1939

Av Nils Johan Rud

(Arbeidermagasinet
for alle 10. august
1940)

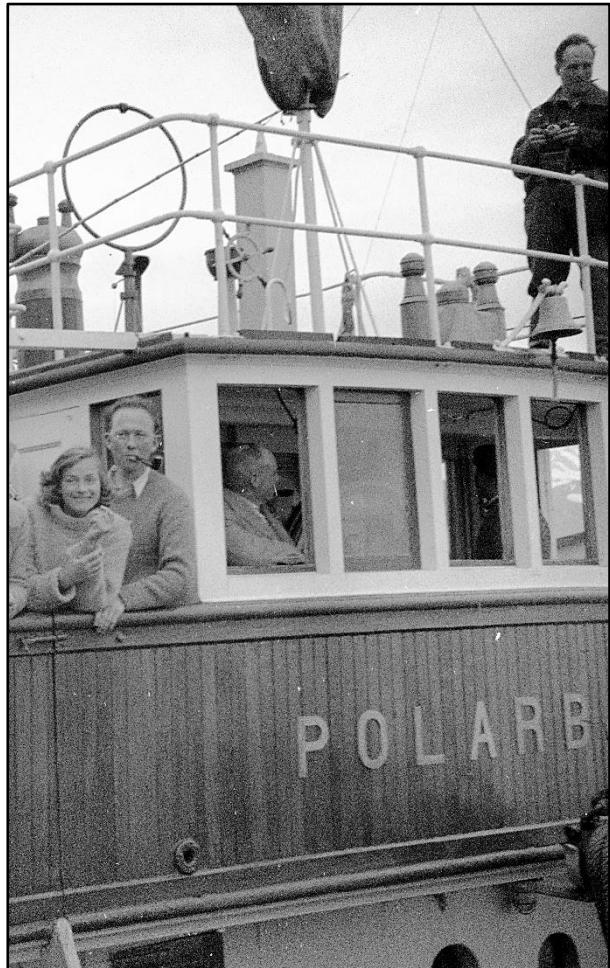


Det var i de siste døgn før krigens september 1939. Vi vandret på tredje uka i isen. Landfast vinterbaks, florer, råttis og grimete arr etter skruis. En hvit flo og fjære langs dette landet som mest er en halvferdig verdensdel, en påbegynt klode. Vanvittige krefter har reist landet av havet. bølget det opp og latt det storkne midt i opprøret. Grønlands fjellnatur rommer alt vi kan samle i liknelser av alper, jotunheimer og himalayer.

Enda med grønt mot i revner og juv, en trassig vegetasjon langs de isklemta fjordene, så seirende at den holder ved like et dyreliv så ømt å så sterkt som fryvillen og moskusoksen. Nei, vi har ikke kraft og rom stort nok i sinnet. Sløve av inntrykk, søvnige av solblente opplevelser, driver vi i isgangen og møter skodda en dag som en lise, en god søvn til å gjemme seg i. Og nå har vi i grunnen fått nok av isen, enda så vakker den kan være under midnattssola. Mette etter andpustne turer i land, når skipper Marø eller styrmann Olsen tvang «Polarbjørn» igjennom de hvite frontene, vender vi oss mot øst.

Trøtte menn kom om bord med vinterfangsten, og de nye gikk i land med forsyninger og utkvilt mot. Det var en liten fedrelandssang hver gang de entret ned i motorbåten, fikk ønsket god vinter med seg, og fra flagget akterut stevnet bort mot et Humbolt eller et Hoelsbu. Vi var blitt mennesker og landsmenn for hverandre disse døgn over nordhavet, en ishavsskute er ikke så stor, ruff, salong og messe skåler i hop.

Men det har røynet mye på tålmotet før vi er kommet så langt at vi kan tenke hjem mot

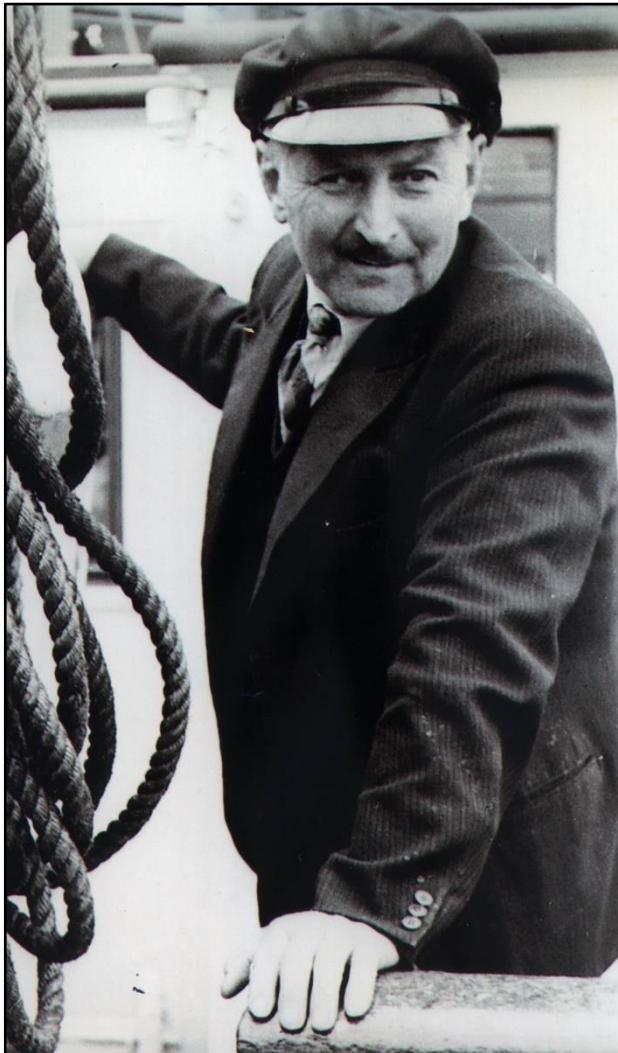


Artikkelforfattar Nils Johan Rud med pipe står her saman med Brit Hofseth på bruvingen til Polarbjørn ved eit besøk i Ny-Ålesund på veg til Grønland juli 1931. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

gammel vane og hverdag, og nå er det godt å lenges tilbake til sin vesle individualitet.

Den siste fangststasjonen mot nord, Jonsbu, det siste sinte hogget inn til landråkene. En unggutt sto igjen alene på Jonsbu, da skuta satte kursen mot havet. Sledehundene sang i Øyvind Tolløfsens ensomhet, der han vinket farvel til sommeren. Så skal vi hjem over havet, dette havet som mer enn noe annet hav er et kart over norsk arbeidsliv, av norsk historie. Men hvor veiene ut og hjem slettes ut i samme stund de blir brukt.

Tirsdag kvelden hender det så noe frøsent for oss andre. Skuta stanser i en råk, uten at ordet er gitt fra mastetønna. Skuta liksom steiler og faller tilbake i sprangen mot neste råttisflore, og vi har



Skipper Kristoffer Marø på Polartbjørn

havet som et mørkt signal mot himmelen, åpen sjø ikke langt unna.

Det skjelver i planker og bolter og tauverk mens maskinen går for fullt. Kanskje siger vi ennå litt framover, men mest kjennes det som skipet sitter klodd i et grep som dieselmotorens sylinder ikke greier sprengte.

Is i propellen? Det hender somme tider, noe en rister av seg på et minutt. Men denne gangen hjelper det ikke alt det vi rister på oss. Skutas vilje er lammet, og med ett er den så levende her den skjelver, som har den en angst å gi oss. Maskinen arbeider så det skrangler i både dødt og levende, glass knuses i lugarene og løse ting klinger i dørken. I radiomottakeren detter en pratsom sunnmørskipper av fiskeribølgen. På akterdekket stanger et virvar av moskushorn i

hop, turistsouvenirs, et hornorkester uten dirigent i opplösning.

Fra tønna roper Kristoffer Marø stopp i maskinen. Og sånt er jo hendt før i ishavet. Skipperen klyver uten hastverk ned etter riggen og vet det sånn omtrent. Propellen kan være slått av, det verste først, eller vridd og vrengt og gjort mindre, og sånn er det håp. På dekket ligger det ellers surret en reservepropell. Men å bytte propell her i isen er utelukket. «Polartbjørns» skrue sitter temmelig djupt og utilgjengelig.

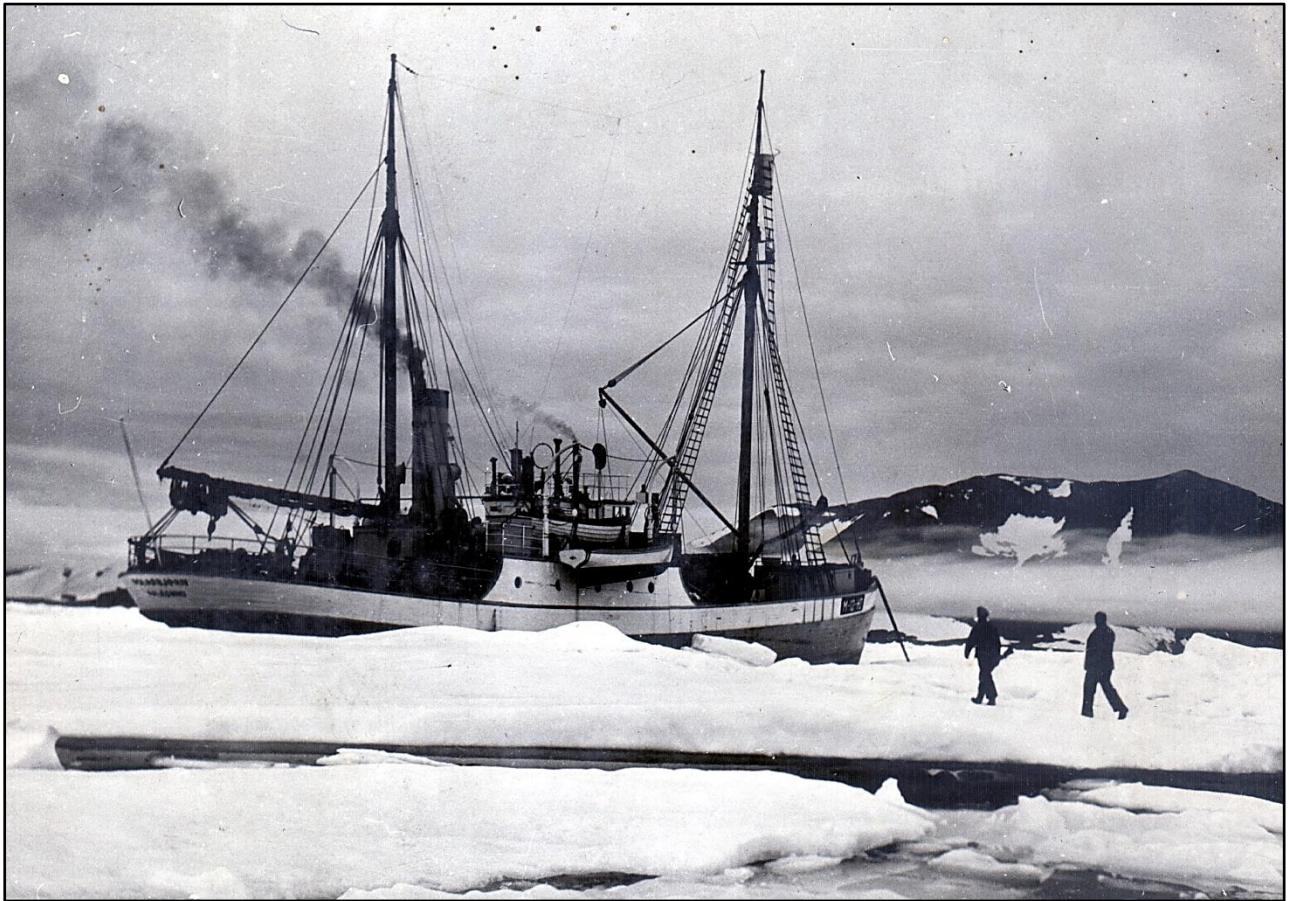
Vi får ikke etter mens skrekken ennå er varm. Tredve glanere stimler til rekka akterut, da skipper og maskinist ror innunder. Trosser og tau kviner ut på isflakene, skuta taues inn til en flore. Vi kan sjøl gå ned å se.

Den vrenger seg sideblank i det grønne islyset. Den ene vingen er tvunget bakover. Propellen har opphevret seg sjøl. Mens den ene vingen viljer framover som før, har den andre fått snudd styrken sin motsatt lei.

Vi stirrer oss svimle på dette rare vesenet av nikkelstål, hvis geniale form nå er brutt innafør rorets røde blad. Det er en måte og prøve seg på: messeguttfrekt og skippersindig gir Marø isen godt ord igjen.

Når en isfot har stelt det galt for oss, så kan vel en annen isfot stelle det rett igjen, den ene tjenesten er den annen verd.

Disse irrskimlete styrtingene ned i djupet, som senkete murer, kalles hver enkelt for isfot. Om bord igjen. Full fart for alt hva løsøre og tenner kan skrangle. Og det kryper framover i råkene mens skipet skjelver som en våt hund. Propellvingen fram er formsikker nok til å ta vann fra den deformerte. Lett kvalme av fysisk og psykisk rystelse finner vi isfoten og legger bi. Et velsignet fast Arrarat å stryke greenharthuden mot. Ved hjelp av winschen og en wire ankret fast inne på floren, tvinger vi skipets akterdel inn på isfoten, mens en gjeng dragere ligger på skrå langs et tau og holder bredsiden inn til råkkanten.



Polarbjørn i isen ved Grønland. Ukjent årstal.

Tilbake igjen, fram igjen. Den samme manøvren gjentatt bedre etter den første valne famling med grovt tau i nevene, da de vante trakk i skuta, og de uvante prøvde trekke seg sjøl etter håret. Så ligger vi på kne og bønnfaller djupet med propellen som den uransakelige fetisjen midt i blå virvler. Like blank, like umistelig.

Den har retta litt på seg, roper noen. Andre knurrer om at den heller er blitt verre. Den brutte vingen peker i roret.

En kjenner det på seg som en sjøl skulle ha fått en hand ut av ledd. På'n igjen! Igjen og igjen det samme pramdrageriet, med litt sang til og, mens natta blir en gråhvitt kuppel over horisontsirkelen. Mot land uller tåka inn linjebruddet av topper og tinder, og sola har glødd en vill billedvev på himmelen hvor den gikk ned. Vi har fått døgnskille, det er slutt på den forvåkne sommeren i Arktis. Men ennå har drivisen i behold en skinnende perlemors-koronna den får mot nattsiden.

Tungt og sikkert trekkes skuta inn mot isfoten, time etter time, så håpløst tålmodig som bare håpet kan være. Ingen tør tro at dette kan bli propell for en sju åtte hundre kvartmil nordatlanter. Turistspøken om overvintring er igjen blant oss, litt besk på leppene, enda den er slitt til den banale alle disse ventedagene drivisen lurte rundt oss som tusen katter med oss som den eneste vesle musa midt i hekseringen. Utpå natta heter det at propellvingen har rettet seg atskillig. Vi knegår og huker side om side over skrå isvegger og banner på at den syns kjente trekk av fornuft i propellen.

Om bord, om bord! Ingen stabelavløping har noen gang skreket tørstere på champagne.

-Jo, det går, mens Marø sitter i tønna og blir ristet noe helt helsefarlig, men han lar seg ikke slå i dekket av en bannsatt propell. Andre skipere skal ha trampet tønnebånnen ut med bare treskoene for mindre prøvelser enn denne.



Forskarar og turistar på akterdekket til «Polarbjørn» på veg til Grønland 1939. Foto John Giæver.

Vi andre kryper i køyene og skal sove, klamrer oss fast, rulles rundt på roterende spidd og lytter sjukt ned i skipets hete. Det går fremover.

Åtti kvartmil fra land slepper isbeltet oss. «Polarbjørn» vugger i rom sjø tidlig onsdag morgen. Men da er det hendt mer. Skuta driver i det stille været. Maskinistene Breiviks og Sæviks fem sylinder holder kjeft, og smører Garshol sitter galgenfugl på rekka.

Det gikk ikke lenger med en sånn sinnsforvirret propell. Nede i djupet, i maskinrommets tunnel, skinner det elektriske lyset bleikt over en oljete aksling og svarte lagere, mens to vannslanger slikker over hett metall. Det bakerste lageret, sjølve navlen på skuta, det som kalles hylsa, er gått varmt og skruer og muttere er løsnet av propellens sleng på en buklende aksling. Og det blir saklig sagt oss som så at hvis hylsa sprekker, ja om hylsa går – da får vi Grønlandshavet hujende rett inn i fanget.

Sånn får vi likevel litt svidd lukt i radiorommet, bestikklugaren. Telegrammene flyter ut fra

telegrafist Rogstads nøkkel, han som har gnistet fra Myggbukta siste vinteren. I Oslo jages Svalbardkontoret med il opp av senga midt på natta. Vi vet ingen ting, bare det at her ligger vi og kan ikke annet.

Det gjelder å sikre seg i tide mot denne plutselige sjansen til en gjennomblaute i havets romantikk. Nærmeste nødsstasjon er Island. Det må være de skammelige danskene som har lurt seg til å trekke Island så langt unna det norske folk. Kanskje er det ikke så galt enda. Ennå kan vi rekke hjem i god tid til siste skatteterminen. «Polarbjørn»s sunnmøringer er alle humorister i begge øynene. Dessuten skulle turistene hatt seg aldri så lite heroisme, når de kommer med pjuskete sommerbjørnskinn tilbake til folkeskikken. Det er ellers ikke råd å bli så mye som forkjlet i ishavet.

«Fridtjof Nansen» ligger ved Island til nytte for fiskeflåten. De litt usikre nattelegrammene våre gjaldt oppsynsskipet, den norske marine. Revytiltblødmene, utfirte «Fridtjof Nansen» - ble vi ikke fulle hjerter av vårære og vår makt da du svarte på «Polarbjørn»s anrop med at du lå stand by, dag og natt, kall på meg om det trengs for alvor.

Folk går igjen til køys med klærne på og lommeboka i sikkerhet, mens byssa purres til ny dags bespisning. Med vanlig mesterskap komponerer de vårt siste måltid, Egseth, Kleiven og Gundersen, de kjære navn. Men skuta går trass i alt videre havleies både frokost, middag og kvelds denne spenningens onsdag.

Tiktignok rister Marø på hodet og ser forsøksvis bister ut når han kommer opp fra maskinrommet etter å ha fingret over hylsa som på ny er blitt kald og fin. Men Marø er humorist.

Nå har metallet arbeidet seg til, det virker og går kjølig under vannstrålene mens hver eneste liten skrue hopper og oljer som et stempel. Halv fart. Gjør vi fem knop så er det storartet. Logglina henger slapt etter i kjølevannet.

«Nansen» roper på oss mens døgnet heller, «Nordkapp I», Jan Mayen – og det kjennes helt



Kristian Egset i byssa på Polarbjørn

religiøst å kunne svare alt vel. Foreløpig går det bra. Det går, det går, og vi har ikke sjø og sjuke folk mer enn et eneste døgn, lett kvalmt av hyskotabletter.

Så ligger vi sør tvers for Jan Mayen og er storhavet i vold. En finnlender kommer morgengruggen på dekk og ser følen omkring.

- Sako tiralla, så mycket vatten! Sier han.

Stadig blir maktene vennligere mot oss. Havet dovner dag etter dag, gjør seg til et speil for engler i himmelen, og Golfstrømmen kjæler luft og bris i møte med oss.

Fire knop. Fem knop. Det fins ikke en hjernevinnning om bord som ikke er opptatt med å navigere fedrelandet nærmere. Timene blir en golfstrøm i seg sjøl, en doven rekke hvite sjøfugl som vugger oss forbi med solglyte bryst.

Måkene vender tilbake. Vår europeiske bevissthet vender tilbake. Den siste fuglen vagler seg i telegrafistens høyttaler. Vi står stint

i bestikkelugaren og hører stormaktene starte propellene.

Djupt i vår bevisshet synker en sprukken hylse uavlatelig. Under normale forhold pleier «Polarbjørn» ta hjemreisa på fem døgn. Nå blir det åtte. Vi regner det ut i solskum som må være gjenspeilingen av et middelhav. Og vi har mørke tropenetter med en gul måne på stormasta og en svensk violin på akterdekket, alt så idyllisk som et oljetrykk eller en moderne valsmeperiode, men absolutt virkelighet.

En dag regner geofysikerne om bord ut at Ålesund ligger fem kilometer under horisonten, og vi skal ha noe sånt som femogtjuer norske mil igjen. Fra nå av er telegrafisten en sovnløs mekanisme som vi ustanselig plukker på for slekt og venners skyld. To moskuskalver gresser på fordekket, store lam hvis villskap ikke varte et døgn etter at opprinnelsen deres falt for norsk-finsk bly innerst i Moskusoksefjorden. Villere er en grønlandshund som plutselig setter tennene i en vennlig hand. Samme natta etter fiolintid får den en øksehammer og går over rekka. Så er timen kommet da Marø igjen går opp i tønna. Norskekysten bukler en øm linje forut.

Og i sin bitre avisnød står vår europeiske bevissthet og lager masseånde i en trang bestikkluar. Europas angst er hos oss. En østerdøl sier avsvergende: - Dom lyt fuill sova på det, ve'k'je.

Vi er trygge på å få overvintrie hvor vi har vintret før. Da vi lå i Ålesunds havn kunne sunnmørkingene fortelle at «Polarbjørn»'s pumper alt hadde gått for fullt i flere timer. Hylsa holdt ikke lenger.

Samme døgnet satte det inn med uvær i Norskehavet, og i Europa.

Natt på museet 2023

Første helga i februar, fredag 3 og laurdag 4 var det «natt på museet».

Eit populært arrangement for barn mellom 10 og 12 år. 80 ungar var innom museet desse to dagane. 40 ungar per kveld, med nyskjerringheit og lommelykt.



Utsyrt med kvar si lommelykt fekk borna utforske museet i mørket. Museumsmedarbeiter Beathe Holstad fortel her om overvintringsfangst på Nordaust-Grønland.

Deltakarane kom frå Hareid og Ulstein kommune for det meste, men her var også born frå Ålesund og Fosnavågen.

Gruppa vart delt i to der dei bytta på omvising og film. Omvisinga forgår utan lys på i sjølve museet, kunn med hjelp av lommelykter. Filmen som blir vist fram er av Ragnar Thorseth sine ekspedisjonar. Det som er fint med den filmen er at den er laga spesielt til museet, så den blir ikkje vist andre stadar. Etter omvising og film var det felles opplegg ombord på ishavsskuta Aarvak. Der vart dei også delt inn i grupper som dei valte sjølve. Då sto dagens polarquiz for tur. Under quizen var der også to oppgåver som



Spanande å utforske ishavsskuta Aarvak i mørket.

skulle løysast. Oppgåvene var å lage ein bestemt knute (åttetalsknuten) om bord i Aarvak og kaste ei kasteline i ei tønne. Alltid kjekt med litt forandringar, sidan fleire av deltakarane har vore her før.

Etter quizen var det til for ishavspizza og brus medan quizen vart retta av gode hjelparar.

Tusen takk til gjengen som stiller på dugnad år etter år for å klare å få til dette arrangementet for borna. Dykk vert alle satt stor pris på.



Gode frivillige hjelparar; Beathe Holstad, Inger-Marie Bratli, Victoria Malen Bratli, Sindre Moltu Riisøen og Grethe Petersen.

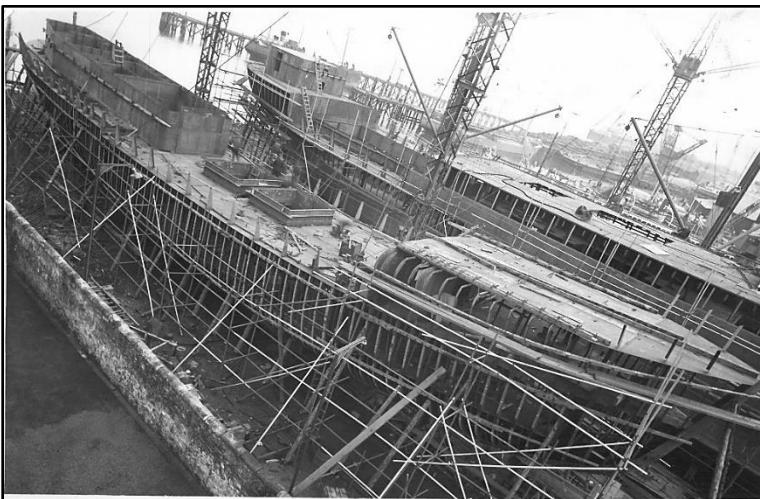
"Polarstar" eks "Polarfart"

Av ishavsskipper Sigmund Bøe

Polarstar 75 år i 2023

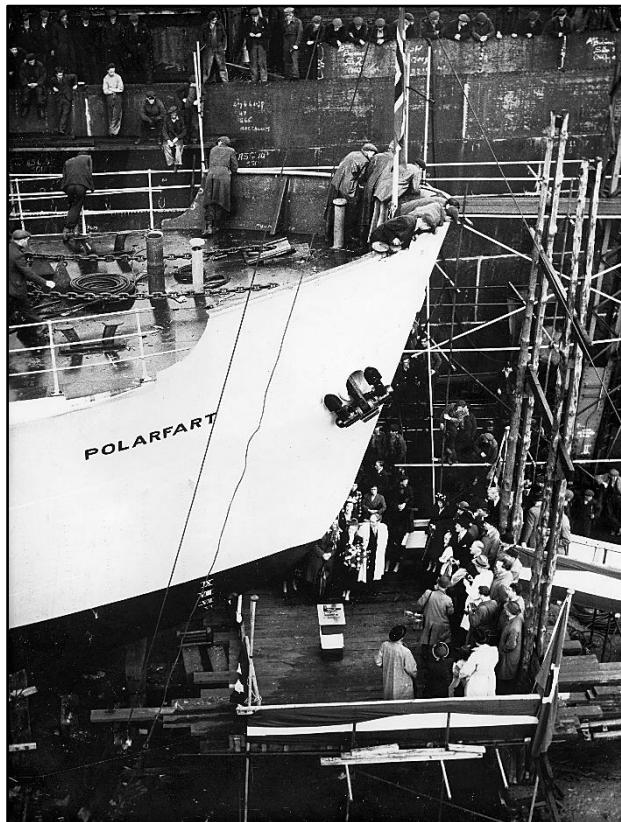
Krigen var over, og etter kvart søkte dei heimover, dei som hadde vore på selfangst ved Newfoundland då krigen tok til. Av dei fem skutene som reiste over i 1940 var berre to att. Det var "Quest" frå Nord-Norge og "Polarbjørn" frå Sunnmøre. "Arktos" forliste ved sørkysten av Newfoundland i 1940, "Polaris" kom i brand med bensinlast ombord i innløpet til Hudson Bay i 1942, og "Selis" vart bomba i senk ved Spitsbergen i 1943.

Kristoffer Marø hadde ført "Polarbjørn" under heile krigen, for det meste i fart for U.S. Army på Labrador, Grønland, Newfoundland og kysten av Canada og U.S.A. Han kom no heim og i lag med Martin Karlsen, Brandal, la dei planer om å bygge ny selfangar av stål. Det var ikkje so lett i dei dagar, då det var skort på mest alslag material som trengtest, og av den grunn var der ingen norske verft som kunne ta på seg arbeidet.



«Polarstar» under bygging hjå James Lamont, Port Glasgow. Foto frå James Lamont verftet.

Etter mange om og men fekk dei avtale med James Lamont Shipyard i Port Glasgow, Skottland, sjølv om der og var smått om material. - Ingeniørfirma Lund Mohr & Gjæver-Engen stod for teikning og berekning og konstruksjon, men det var heller ikkje so enkelt,

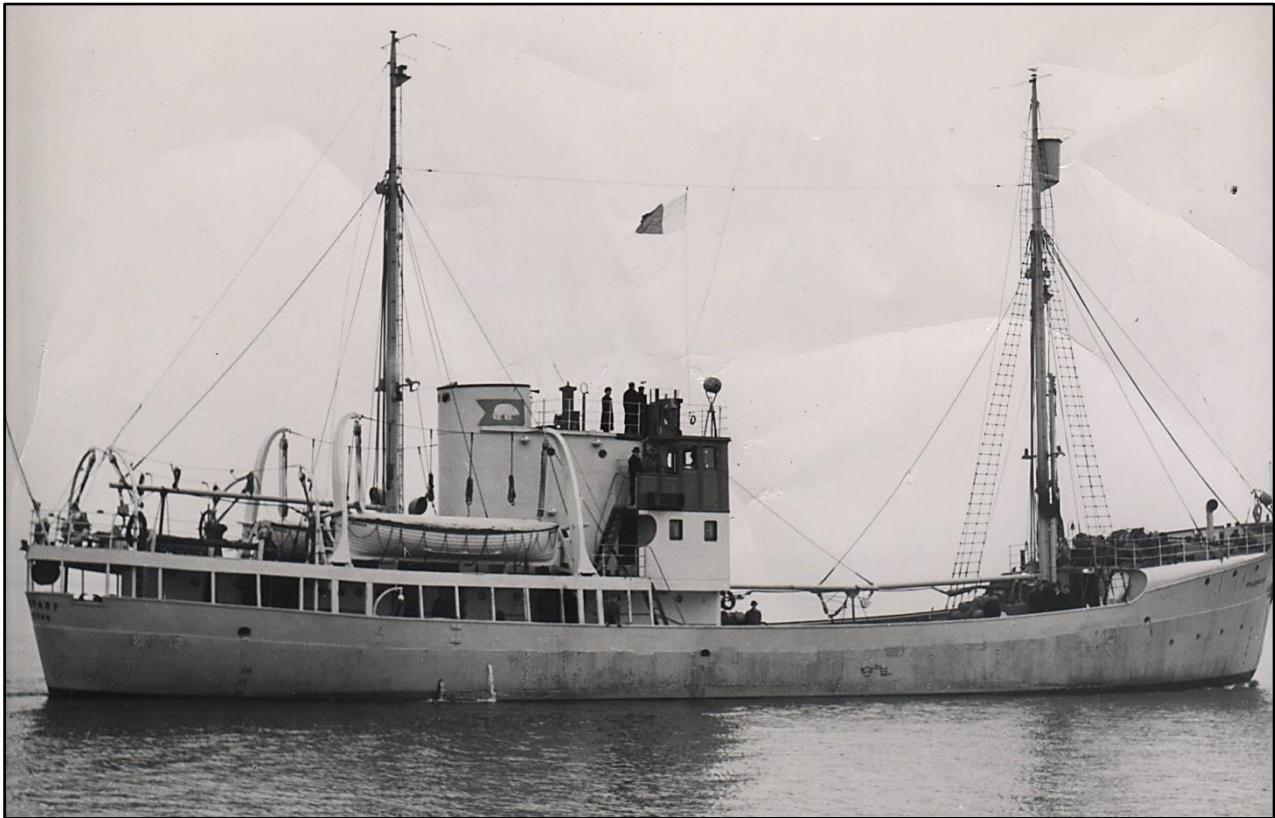


Dåpsseremoni før sjøsetjing i juni 1948. Borgny Karlsen svingar champagneflaska og døyper skuta «Polarfart». Foto frå James Lamont verftet.

for i Norge fans der ingen normer og reglar for bygging av stålfartøy med full isklasse. Einast Finnland hadde slike reglar for bygging av isgåande fartøy i Finskebukta, og det var disse reglane som vart brukt som rettesnor for styrkebereking.

Skuta skulle leverast sommaren 1948, men der var ingen bindande dato sett og det drog ut og drog ut. Lamont var nok ikkje av dei mest effektive verfta, og elles var arbeidsmoralen temmeleg lav på engelske og skotske verft på den tid.

Marø og maskinsjef Sigurd Heggem gjekk der og hadde tilsyn med bygginga, og dei vart etter kvart både trøytte og leie. Marø masa jamt om at det vart for lite styrke i skroget, men ingen ville høyre på han. 11. oktober reiste fire mann bortover for å vere med å ta skuta heim. Det var stuert Kristian Egseth, matros Olaus Synnes og Anders Hernes og eg, Sigmund Bøe, som 2.-



På prøvetur i Skottland før kursen vert sett mot Noreg. Foto frå James Lamont verftet.

styrmann. - 1.-styrmann Harald Marø og 2.-maskinist Paul Lunde var reist ei vike tidlegare.

Då vi kom der var skuta langt frå ferdig og vi vart innkvartert på Sjømannsheimen i Greenock, der vi vart verande i fleire viker.

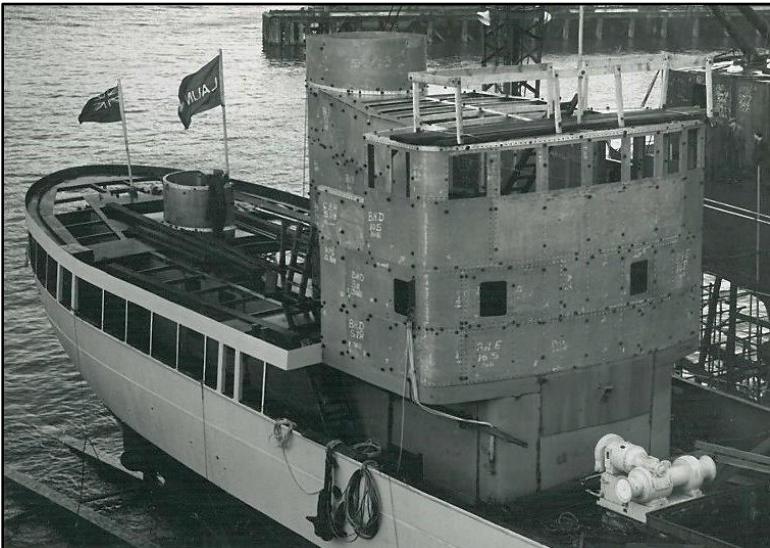
- Eg må tilstå at vi vart noko skuffa då vi såg skuta for fyrste gong, vi hadde nok venta noko som var litt større og meir robust. Som den låg der ved verkstaden no, hadde den ein dag litt slagaside til eine sida, andre dagen gjerne til andre sida, og det såg ut til at det skulle svært lite til for å forandre det.

- Arbeidet skreid svært sakte framover, men der vart omsider sett ein dato for teknisk prøvetur, og reiar og andre interesserte kom over for å vere med. Turen vart avvikla meir eller mindre vellykka, men der stod framleis att mykje som skulle gjerast før overtaking. Det vart då bestemt at vi skulle gå til Ålesund og få gjort resten ved Liaaen, og slik vart det. Det var eit litt blanda mannskap som vart mònstra på til heimturen. Martin Rye, som hadde montert radiostasjonen

vart mònstra telegrafist, Martin Karlsen var lettmatros, Petter Karlsen var smørjar og ein skipsmeglar frå Bergen som eg meiner heitte Stokfleth, var og smørjar. Ingeniør Lund frå Lund Mohr & Gjæver-Engen var og med, han var visst messegut. (Eg hugsar elles at Petter Karlsen av og til seinare spurde om kva stilling han i grunnen hadde på turen, han hadde visst ikkje vore på vakt.)

Der var elles forsvarleg bemanning med skipper og to styrmenn, to matrosar, to maskinistar og stuert. Turen gjekk heilt greitt, og ved Liaaen tok det ikkje so svært lenge å få gjort det som stod att av arbeid. Det var no skuta fekk nytt namn. Ved sjøsettinga vart ho døypt "Polarfart", men ein eller annan fann ut at dette var eit upassande namn, då det på engelsk ville vere det same som "Polarfjert", og det kunne ikkje gå an.

Verre var det at dei ved krengingsprøver og stabilitetsberekingar i Port Glasgow fann stabilitetskurver som var mindre gode, og krengingsprøver ved Liaaen gav same resultat. Det vart derfor rigga av ein del tungt utstyr på toppen av styrehus og i riggen, og der vart lagt



«Polarfart» klar for sjøsetjing. Foto frå James Lamont verftet.

inn nokre tonn stålskinner og lokobust i botntankane.

Stort sett bar skuta preg av solid godt engelsk handverk, og den fekk mange lovord frå fagfolk, men ikkje alt var like bra. Verst var det elektriske opplegget, som nok ikkje ville ha vorte godkjent om skuta vart bygd i Norge. Alt leidningsnett inne var t.d. enkeltpola leidning, og der var mykje dårlig armatur. Overledning og kortslutning melde seg titt og ofte når det vart overvatn og fuktigkeit, men betre material vart skifta inn etter kvart, so stort sett gjekk det bra.

Jomfruturen var ein tur med frosne grønsaker frå Oslo til Grimsby for Findus. Det gjekk godt. Etterpå gjekk vi tilbake til Liaoan for å legge aller siste hand på verket før vi gjekk til Newfoundlandsfeltet i slutten av februar.

Utsyret var etter den tid det aller beste. Hovudmotor var ein Atlas Polar Diesel på 900 bhp. Der var to store hjelpemotorar til drift av fryseri og winsjar og alt anna elektrisk, pluss eit mindre havneaggregat. Der var hydraulisk styremaskin med elektrisk kontroll, slik at ein kunne styre både frå bru og tønne. Dette var noko heilt nytt som var utruleg mykje lettare og sikrare under gang i isen, men då der var fast propell, måtte ein likevel ha ein mann ved maskintelegrafen i styrehuset. Det var fyrst til fangstsesongen 1955 at det vart montert Liaan



«Polarfart» glir av slippen. Foto frå James Lamont verftet.

propellanlegg med vribare vingar, og frå den tid hadde ein alle manøverkontrollar i tønna og.

Ein kan trygt seie at det var revolusjonerande for manøverdyktigheit i isen, endå meir no då ein samtidig fekk på montert is-finnar for å verne propellen mot is. Før var det nokso vanleg med skade på propell i isen, men etter at skutene fekk på montert is-finnar, veit eg ikkje om der var eit einaste propellhavari.

Fryseriet var kraftig og berekna på å fryse ned selskinna på fangstturen og annan fryselsest elles i året. Det synte seg å vere ein god kombinasjon, då det på den tid var god bruk for små frysebåtar.

Radiostasjonen var ein 100 watts Nera. Ekkoloddet var Kelvin Hughes, av dei beste på den tid. Der var gyrokompass av merke Brown, det var eit av dei første minianlegga der hovudkompasset stod ved styrepositionen. Det synte seg å vere ustabilt under slingring, og då vi hadde det på prøve, vart det levert tilbake etter ei tid. Der var også elektrisk logg som synte både distanse og farta i øyeblikket, den var lite brukbar, fordi den ikkje var rett justert frå fyrst av, og sidan fann vi aldri nokon som ville utføre det. Der var også radiopeileapparat og elles alle dei tradisjonelle navigasjonsinstrument.

Offiserslugarar og offisersmesse var i overbygget akter, forut var der felleslugar for fangstfolka både over og under hovuddekk, og



Det kunne skvette litt på oversegling til Newfoundland. Foto Endre Holter 1977.

der var mannskapsmesse under bakken. Med lasta skute var det ikkje alltid so lett å berge maten over dekket. Alt i alt var skuta ein nyskapning som det vart sett store forventningar til.

Det var storm frå vest då vi la ut på turen til Newfoundlands-feltet, men elles var visst overfarten omlag som vanleg, og alt ombord verka bra.

I isen var skuta heilt suveren i samanlikning med det vi før hadde prøvd. Særleg godt nøgde var vi med dette å fryse ned skinna i staden for å spekke og salte dei. Mot slutten av ungsselfangsten var vi uheldige og slo av ein propellveng, so det såg nesten ut til at vi måtte bryte av turen, men det vart ikkje verre enn at vi fortsette når vi brukte moderat køy. - Vi fekk full last, omkring 16000 dyr, mest ungsel, og med tunglasta skute vart det ein våtsam heimtur, våtare enn vi tykte om, sant å seie, men veret var tolleg godt, so det gjekk fint.

Lossinga i Brandal var og noko nytt. Der var no kome spekke-maskin på anlegget, men i lasterommet var skinna stivfrosne so vi måtte la dei ligge i sjøen ved skutesida for å tine før dei gjekk i maskina. Det var likevel svært lettvint mot å spekke for hand, slik vi hadde gjort før.

Det synte seg no at Marø hadde rett, skuta var for svakt spanta og skutesidene hadde vorte



Polarstar lossing i Brandal, skinna tinar ved skutesida. Foto Ragnar Thorseth 1975.

noko inntrykt av ispresset på turen. Det var ikkje so mykje at vi ikkje kunne gå til sjøs att, men det var klart at her måtte forsterkning til ved fyrste høve. No var vi slutta for Grønlands Styrelse for fart på Aust-Grønland i sommarsesongen. Vi gjekk til København i jonsoktider og lasta for Mestervik i Kong Oscarsfjorden, der dei var i ferd med å starte opp med utvinning av bly. Der skulle vere store førekommstar av bly, og det var av det reinaste som var funne nokon stad i verda.

Her og representerte "Polarstar" noko heilt nytt. Båtane som danskane nytta til denne farten var ikkje nett av siste årgang. Det var "Gustav Holm" og "Godthåb", som båe var av rigga barkskip med dampmaskin som gav ca 6 knops fart i smul sjø og fint ver, so var det "Kaskelot", som heller ikkje gjorde so mykje av seg.

Då vi var på veg til København, møtte vi "Gustav Holm" for Jæren lasta på veg til Mestervik. Då vi etter å ha lasta i København kom fram til iskanten, passerte vi "Gustav



«Polarstar» ved Aputiteq, Grønland. Foto frå Sigmund Bøe.

Holm” ytterst i isbaksen, som var ca. 100 mil brei. Vi lossa i Mestersvig og gjekk til København etter ny last, og då vi hadde lossa i Mestersvig andre gongen, var ”Gustav Holm” enno ikkje komen inn. Vi gjorde rundturen på 14 døgn, danskane ville knapt tru det. Vi avslutta Grønlandsfarten i september. Der var lyst ut anbod på forsterkning av skutesider, og Amsterdamshe Droogdock Mi. fekk jobben. Vi vart ferdige der i januar, og hadde so ein tur til Finland og Aust-Tyskland før fangstturen.

Fram til-og-med 1953 gjekk vi i denne tralten, fangst vinter/vår, fart på Aust-Grønland om sommaren og frysefart haust og vinter.

Hausten 1951 fekk vi i oppdrag å hente den franske Paul Victor-ekspedisjonen, som låg inne på innlandsisen innafor Discobukta, og frakte folk og utstyr til Rouen. Dette var min fyrste tur som skipper. Vi lasta agnsild i Trondheim og Kristiansund for Færingshavn og gjekk vidare derifrå til ein fjord langt innafor Disko, der vi tok ombord franskemannene med utstyr. På turen



Ankomst med Polarstar ved Scoresbysund 1950. Fjordisen er ikkje broten enno, og det vert lossa på isen. Foto frå Sigmund Bøe

sørover var vi innom Prins Christiansund, der vi møtte «Polarbjørn», som hadde med ei reserve sylinder føring til oss.

Vi fekk nemleg eit maskinhavari på turen bortover til Kapp Farvel, men ikkje verre enn at vi kunne fullføre oppdraget ved å gå med ein sylinder utkopla resten av turen.

Etter reparasjon i Kiel gjekk vi so i frysefart mellom Danmark og Aust-Tyskland heilt fram til fangstsesongen. Det var på den turen vi miste ein mann i Warnemünde, det var svært trist. –

Etter fangstturen i 1954 gjekk vi inn på Time-Charter for North-Eastern Fish, Harbour Grace, Newfoundland, og gjekk med frozen fisk frå Harbour Grace og Fermeuse til Gloucester Mass. Vi tok til i jonsoktider og avslutta med ein akkarlast til Lisbon i slutten av november. På heimturen frå Lisbon til Ålesund kom vi opp i det som av media vart kalla for århundredets storm. Det var vilt kaos i skipstrafikken på Kanalen, då alle hamner var stengde for trafikk

ut og inn. Eteren var fullpakka av nødtrafikk. Ein lastebåt vart broten ned utfor Lands End, ein stor Panama-tankbåt brakk i to litt lenger vest og mange andre båtar hadde store vanskar. South Goodwin fyrskip sleit fortøyninga og dreiv opp på South Goodwin Sands, mannskapet på fire mann omkom. Vi låg på veret ca 30 mil av Ushant og kom som vanleg frå det utan ei skramme. Då veret gav seg litt, so vi fortsette på kurs, sat eg halve dagen og prøvde å kome mellom nødtrafikken for å få sende eit telegram til Ålesund. Vi fekk vite etterpå at dei hadde vore svært redde for oss før dei fekk telegrammet.

På veg til fangstfeltet i 1954 miste vi ein propellveng i opne sjøen ca 500 mil aust av Cape Race. Vi fekk på montert reservepropellen i Sidney N.S., men då vi kom heim vart det bestemt at vi skulle få Liaaenanlegg med vribar propell, og dette vart gjort til fangstturen 1955. Vi fekk no alle manøverkontrollar i tønna, og det var ein svær føremon under arbeid i isen.

Det hadde av og til vore snakka om at det måtte gå an å få eit slag isvern for propellen, men det hadde aldri vorte noko meir av det. Då vi no stod i dokka, tok eg dette opp att med Liaaen, og eg meinte eg hadde ei brukbar løysing på problemet. Eg hugsar vi stod nede i dokka, Adolf Liaaen og eg, og han spurde korleis eg hadde tenkt det. Eg forklarte då om disse isfinnane som eg meinte ville leie isen forbi propellen, og Liaaen stod og teikna på ein bordstubb etter som eg peikte og forklarte. Eit par dagar seinare kom han og fortalte at no var prosjektet kome på teiknebordet, og før vi gjekk ut av dokka hadde vi fått is finnane på. Det syntet seg å verte til svært god hjelp, og det vart etter kvart montert på praktisk talt alle ishavsskutene. Før var det vel knapt eit år utan at ei eller anna skute fekk propellhavari, men eg veit ikkje om eit einaste etter at is-finnane kom på.

I 1955 og -56 gjekk det i same farten Harbour Grace - Gloucester, men i -56 slutta eg av for å ha tilsyn med bygginga av "Polarhav", so etter den tid kjenner eg ikkje so nøyte til skuta si eventyrlige fart.



Polarstar med is-finnane oppfunne av Sigmund Bøe. Foto frå slippsetting i 2022.

Ein ting må eg nemne frå mi tid ombord: På heimturen frå fangstfeltet i 1952 hadde vi grapselvær, og då skuta var svært tungt lasta, låg ho mesta under vatn på heile overfarten. Eg må tilstå at eg var ikkje so lite uroleg for stabiliteten, då eg visste at ei skute utan fribord har lite stabilitet og. Dette var Marø sin siste tur i isen, og då vi kom til lands, drøfta vi dette med stabiliteten. Eg foreslo at vi skulle bygge inn dei opne gangane akter, og dette vart gjort. Skuta vart ikkje til å kjenne att i sjøen etterpå. Før var det slik at når ho fekk ein sjø inn frå sida eller låringsa som fylte opp gangen, so la ho seg vekk og hadde vondt for å rette seg opp og tømme seg, særleg når ho var tungt lasta. Etterpå verka innbygginga som fribord som hjelpte til å rette opp i staden for å tynde ned.

På overfarten til Newfoundlandsfeltet i 1953 fekk vi verkeleg sjå kva forskjell det gjorde, då vi kom rett inn i eit orkansenter med sjø so turbulent som eg aldri har sett maken til korkje før eller seinare, og i dei 50 åra ho har vore i fart har ho til fulle synt at sjødyktigheita var i orden.



Polarstar med helikopterdekk under oppdrag på Svalbard.

Mange, mange gonger har ho klart seg gjennom dei aller verste uvêr ein kan tenke seg utan ei skramme. Kor mange gonger ho har kryssa Nord-Atlanteren er der vel ingen som veit, men det er utruleg mange. Ho var på fangstfeltet ved Newfoundland kvart år so lenge der forgjekk fangst der. Siste året var 1982. Seinare, frå 1989 til og med 1998, var ho ei av dei fåe som har halde oppe fangstradisjonen i Vesterisen.

I mange år var ho i fart på Svalbard, 1970-71 i charter for Store Norske til transport av personell og utstyr. 1972-78 ekspedisjonsskip for Norsk Polarinstitutt. 1979-88 sysselmannskip på Svalbard. 1990 -97 i turistfart på Svalbard.

I tillegg har ho vore ute på andre eventyr innimellan, som forsynings/ekspedisjonsfart på Grønland, oljeleiting på Amerikakysten, kvalmerking og ulike andre oppdrag.

Etter Vesteristuren i 1998 skulle ho på ny rustast til turistfarten på Svalbard, men då kom skipskontrollen med so strenge pålegg for å

behalde isklassen, at det vart funne økonomisk uforsvarleg å etterkome dei.

Der har vore gjort mange forandringar ombord gjennom åra både i lugarar og messer, og moderne utstyr har kome ombord etter kvart som det vart tilgjengeleg. - Polardieselen vart skifta ut i 1966 og ein Deutsch på 2000 hk. kom i staden. Det gjorde vel sitt til at skroget har vorte forsterka fleire gonger.

Til tross for alle endringar so er det ikkje råd å ta feil når ein ser henne: Det er den same gode gamle "Polarstar", som kom til Brandal i 1948.

Ein sprek femtiåring må ein seie, med ei utruleg allsidig og skiftande fartstid bak seg. Karlsen og Marø, som starta opp prosjektet, ville nok ha vore nøgde med resultatet.

(Artikkelen skriven då skuta var 50 år i 1998 og til boka «På minnegrunn», Ishavsmuseet 2003. Vi vonar Karlsen, Marø og artikkelforfattaren hadde vore like nøgde i år når skuta er 75 år.)



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



Dugnadsinnsats på Jan Mayen

Av Einar Welle

2022 var frivillighetens år. Og av alle ting reiste en ålesunder til jan Mayen ei ukes tid for å gjøre frivillig arbeid.



Svein Ove Flaten, til dagleg driftsteknikar ved Vitimusea, Sunnmøre Museum, på dugnadsoppdrag på Jan Mayen. Hver andre til tredje måned flyr et av forsvarets Hercules til Jan Mayen med nytt personell, proviant og annet utstyr som trengs for å overleve under ekstreme forhold. Turen tar ca. 3,5 timer fra Gardermoen.

Navnet Jan Mayen er en heder til Jan Jacobs May van Schellinkhout, en av kapteinene til den nederlandske oppdageren Joris Carolus. Kapteinen hadde kommet til øya tre år før Carolus gav den sitt nåværende navn i 1614, går det frem av Wikipedia.

Øya har siden 1930 vært norsk territorium, har verdens nordligste vulkan, Beerenberg («Bjørneberg», som rager hele 2277 meter over havet og var aktiv så sent som i 1985).

Tidligere vedlikeholdsleder på Jan Mayen, Svein Ove Flaten, reiste til øya sammen med Jørn Hansen fra Fauske. De hadde i oppdrag å



se til og registrere nedblåste sikringshytter, fangsthytter og bivuakker rundt om på øya.

På oppdrag for riksantikvaren

Riksantikvaren har i 2022 bevilget penger til «Ishavsforeningen Jan Mayen» for å ivareta dette arbeidet. De skulle blant annet sjekke tilstanden til fangsthytta Olsbu, som ble bygget i 1933 og rasert av været i fjor høst.



Jørn Hansen og Svein Ove Flaten foran museet på Jan Mayen. Museet har fått det klingende navnet Kreml og ble bygget i 1958 under den kalde krigen.



Flere av fangsthyttene forvitrer av vind, regn og sol.

Svein Ove Flaten har vært medlem av Ishavsforeningen siden 2008 og har blant annet vært med på å bygge opp samlinger om Jan Mayen på Ishavsmuseet på Brandal. Han har tidligere vært ett år på Jan Mayen, var så hjemme i seks måneder, før han igjen meldte seg til tjeneste med overvintring i 2007/2008.

-Det finnes knapt et vakkert sted å dra til. Det er særlig den grønnfargede mosen og gresset som kler fjellsidene om sommeren, som gjør øya så utrolig fin. Men det er også fascinerende med de enorme vulkanske stredene og fjellmassivene med store havdønninger som vasker langt opp på land, forteller Flaten.

En kan godt forstå de som vil tjenestegjøre her oppe i en slik majestetisk natur, så tett på naturkraftene. Historisk har det vært mange sunnmøringer som har tiltrekkes av å dra i vesterled til Jan Mayen, Bjørnøya og Svalbard. Det trigger i alle fall skribenten å dra til Jan Mayen.

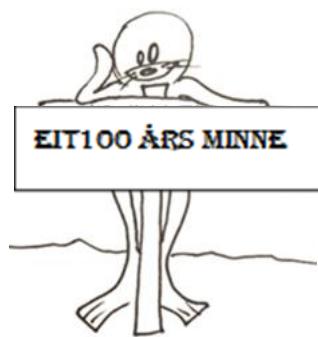


Fra en reise paa Østgrønland sommeren 1923.

Av Hans Reynolds

(Bergens Tidende 3. november 1923)

Med «Polarulv» paa sælfangst.

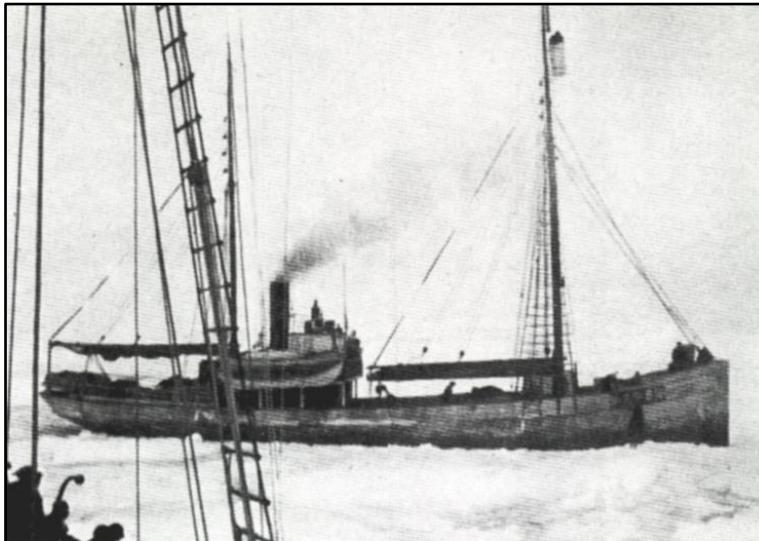


Måndag 11te juni bar det nordover frå Bergen til Tromsø, hvor vi ankom den 16de om morgenens. Jeg skulle derfra følgje med «Polarulv» av Bodø, kaptein L. Scgjelderup, først paa sælfangst i Stædet og siden til Østgrønland. Det var meningen at «Polarulv» skulde avgaa frå Tromsø same dag, eg kom dit, og om kvelden var vi da ogsaa seiklar.

Den lille sterkyggede sælfanger laa et stykke bortenfor dampskibskaien, midt i en klynge av ishavsfartøier med tønde paa toppen. Tæt ved saaes «Taakeheimen», tilhørende samme rederi som «Polarulv». «Taakeheimen» skulde avgaa et par dage seinere og slutte seg til oss nede i Strædet. (Mellem Island og Grønland). Kutter «Polarulv» er 100 fot lang og har en kraftig motor paa 140 hk. 15 mands besætning. Den er bygget paa Onarheim i Tysnes, Hordaland, og regnes for at være det bedste ishavsfartøi i Nord-Norge.

Ved 11-tiden om kvelden gled vi utover, firte flagget, blaaste i fløiten og sendte et sidste hurra ind til en del av besætningens slegt og venner, som fulgte os et stykke ut fjorden. De nærmeste dage efter avreisen hadde vi kuling med noksaa høi sjø, men vinden var med, saaledes at det gik strykende vestover.

Det var i Brandal paa Søndmøre for mange aar siden, at jeg for første gang saa et par av de smaa ishavsskuter, som aar om andet bringer saa store værdier til landet, fra Hvitehavet, Strædet og Grønlands nordøstkyst. Nogen unggutter fortalte, at de flere gange hadde været i land paa Grønland efter moskusokser, og at de ogsaa



Polarulv ved Grønland 1923.

hadde hat levende bjørne med hjem derborte fra. Nu befandt jeg mig altsaa om bord i et fartøi av samme type og skulde faa opleve, hvordan de har det i kampen med drivisen. At denne undertiden kan by vanskeligheter, ja, fare, visste jeg nok. Og jeg kom til at mindes, hvad den danske forfatter kaptein Daniel Bruun sier i sin bok «Det høie nord», at de norske fangstskuter sætter dristig ind gjennem pakisen og finder veien til Grønlands østkyst paa nordlige breddegrader.

I rummet ser jeg en del tykke bord, beregnet til bjørnekasser. For levende bjørn betales nu 1200 kroner, levert Tromsø. Man pleier at klæ disse kasser med blik indvendig, det er det bedste. Ellers faar man aldri ro for dyrene, for de rumstrerer med træverket uavladelig, og opnaar de at rive væk saa meget som en flis, skal de ha tak. Da bryter de sig gjerne ut.

Vor 2den skytter, Fridtjof Jensen, var med kutter «Gordon» av Bodø, som forliste ved Grønland i juli 1920, 15 mil av landet. Den sank paa en halv time. De gik i baatene og kom efter 8 dages forløp og efter store strabaser, hvorunder de ofte maatte slæpe baatene over isen, ind til Angmagssalik. Her var de en maaneds tid. Da kom skrueskonnerten «Godthaap» dir paa sin aarlige beseiling av kolonien, og den tok dem med til Island, hvorfra de saa reiste hjem til Norge. Harpuner Jensen hadde mangt at fortælle om eskimoerne i Angmagssalik, baade om



Levende isbjørn om bord i Aarvak på veg heim fra Grønland. Foto Ragnar Bjørlykke.

trommedans og meget andet. Og vi kortet ofte tiden med at tale sammen om den interessante folkestamme som bor paa østkysten av Grønland. Ellers hadde vi ogsaa andre om bord som hadde været paa Østgrønland, saaledes kaptein Schjelderup, som i 1919 reddet et dansk skipsmanskap paa kysten der, ved Suportup kangerdlua, syd for Angmagssalik. Han førte ogsaa da «Polarulv», og de kom ind til sidstnævnte koloni, hvor de blev liggende nogen dage. For reddingen av den danske besætning, som hørte til skonnert «Ami» av Nakskov, fra Spanien til Island med salt, fik kaptein Schjelderup en pokal av den danske stat. «Ami» gik til bunds i drivisen. I Angmagssalik er der meget laks, fortalte kapteinen, og han kunde for øvrig ikke noksom rose eskimoerne der for deres færdighed paa mange vis. Handels- og missionsstationen i Angmagssalik blev som

kjent opprettet i 1894, den blev i 1895 beseilet av sælfangeren «Hertha» av Sandefjord, som var leiet av kgl. Grønlandske handel. Stedet anløpes av et dansk skip, som før nævnt, bare en gang om aaret. Det er i slutningen av august eller begyndelsen af september. Storisen skal da være lettest at gjennemseile.

Vor 1ste skytter, Isak Vinje fra Malangen, en kjempekar at se til, en udmerket skytter og en dyktig islods, har ogsaa ligget meget under Grønland og kjenner godt kysten der. Han har ellers faret i mange aar paa Svalbard og fortæller mig mangt derfra. At det ikke bare er Grønland som er rikt paa isbjørn, vil man let forstaa naar man hører av fangstmænd, at de en gang i en fjord paa Svalbard fra tønden saa bortimot et halvt hundred av disse dyr paa en gang.

Vi gaar 45 mil syd for Jan Mayen (eller Jan, som sjøfolkene kalder den), og nordenom Island møter vi drivisen, en gammel kjending fra sommeren 1904, da jeg paa vei fra Skagafjorden til Reykjavik møtte den ved Kap Nord, Islands nordligste pynt. Men det var berre blaabær mot den uendelige ismark, jeg senere skulde fare gjennem med «Polarulv». Det er en underlig følelse man har første gang man seiler ind i den hvite stillhet. Bare en svak brus av dønningen mellem de blaagrønne flak bryter den iskolde ro, som er utbredt over det hele. Fugl er det nok av, maaker og andet, men man hører ingen lyd fra dem. Nogen gjennempløier nu og da luften i sneplogform og forsvinder i en skjærgård av is og sne. Og maakerne sitter her og der og speider utover og lytter til de taktfaste slag av motoren, naar vi glider ind gjennem, stundom med et drøn, saaledes at det knaker i skibet. Men den jernskodde baug taaler meget og har staat en ishavstørn før i dag.

Klapmytsen har vi endnu ikke set noget til. Jeg ønsker bare, vi kunde være saa heldige som de engang var paa en søndmøring nede i Strædet. De skjøt nemlig 43 voksne klapmyts paa et eneste flak.

En formiddag langt inde i isen saa vi friske bjørnespor. Vi fulgte den ind gjennem, men saa



Dampfartøjet Driftig av Aalesund. Foto Laurits Pedersen, Ishavsmuseets arkiv.

ikke noget til dyret. Paa Østgrønland er det jo ogsaa likesom paa Svalbard fuldt av bjørne, og vi haaper vi skal faa fat paa nogen av dem, før færden er slut.

En eftermiddag saa vi to trawlere, antagelig islandske eller engelske, men de var et stykke undav og forsvandt snart for os. For vi gikk ind i isen igjen. Da vi ved 8-tiden om kvelden skulde ut av isbeltet, møtte vi i kanten av de store, sammenstuvede flak en saa høi dønning at vi hadde vor fulde hyre med at mangrvære os igjennem. Noget senere saa vi, for første gang paa turen, Grønland, men det var temmelig langt undav. Det vi nu saa av det, var Blossevillekysten (67 ½ gr.) søndenfor Scorebysund.

En morgen, da jeg kom op paa dækket, laa syv fangstbaater like i nærheten av os. En av dem kom tæt opunder «Polarulv», og det viste sig at være dampfartøjet «Driftig» av Aalesund. Kapteinen avla os en visit om formidagen, og da han gik fraborde igjen, fik han efter ønske med sig Ella Ankers lille, udmerkede skrift

«Grønland for Norge». Dette greie og lettlaeste og varme indlæg for Norges ret hadde slaat godt an om bord i «Polarulv». Fangstfolket i Nord-Norge følger nemlig Grønlandsspørsmålet med den største interesse. Og der var ald grund til at tro, at man ogsaa om bord i søndmøringen vilde synest om at læse fra Ankers bok. Mens kapteinen på «Driftig» var om bord hos os, fortøiet vi «Polarulv» til et isflak og drog den fremmede robaat op paa dette, for at den ikke skulde skades av isen.

St. Hansdag utpaa kvelden skjøt vi en voksen klapmyts, og i løpet av natten ti unger. Man kalder de sidste for «gris» (klapmyts-gris), og de svarer da ogsaa fuldt ut til dette navn, for de er likefrem småkfete. Der vanket nu ofte blodpandekake, som smakte fortæffelig. Man bruker til denne blodet av «grisen», for det er det bedste. Ellers hadde vi av og til kobbekjøt til middagen (ogsaa av grisen), og om kvelden serverte stuerten os dette i form av lapskaus. Folkene fortæller mig, at paa isflakene, hvor det her og der findes nogen lyseblaaflekker, er der ganske godt og friskt drikkevand. Jeg fik senere anledning til at smake det og har ellers set, at

folkene ofte lægger sig ned og drikker det, naar de er ute og flænser sæl paa isen.

Kapteinen paa «Driftig» fortalte os, at der iaar var isfritt ind til Angmagssalik, og vi hadde endnu bare St. Hans. Dette sted beseiles jo ikke av danskerne før i august – september. Fra «Driftig» saa man ellers en mængde isfjeld under kysten der.

St. Hansdag kveld kl. 6 hadde vi chokolade og pandekake, og konversationen gik livlig. Vor 3die skytter, «Rævefangeren fra Jan», som vi kalder ham (hans vavn er for øvrig Andersen) hadde mangt at fortælle fra sin overvintring paa Jan Mayen. Han laa der engang i 18 maaneder, og det var ikke hver dag de hadde kjøtsuppe med rosiner i, som enkelte ishavsgaster paastaar skal være en udmerket ret. Nei, sa rævefangeren, man maatte nok, som han sa gammeskipperen fra Tromsø, prøve paa at «leve av landets produkter», alke og rækved. Da jeg fortalte, at jeg hadde set mange eskimoiske rævefælder paa Vestgrønland, fik jeg nærmere forklaring paa, hvordan de har dem paa Jan Mayen. (Reveøya, som nogen ogsaa kalder denne ensomme ø langt oppe i Ishavet).

Mens eskimoernes fælder er av stein, bruker nordmændene kasser av rækved, med enten en eller to falddører. Dette er sommarfælder; vinterfældene er av en enklere konstruktion. – «Rævefangeren» var i det hele en kvik og morsom kar, og almindelig munterhet vakte det, da han bemerket, at det var med dyrene paa isen som med en mand paa Tromsø som blev ærtet av smaagutterne. Han sa nemlig: «Jeg blir saa forvirra, at jeg blir forvirra». Maskinisten var en kveld ikke fri for at være en smule vittig. Han fortalte, at paa forrige tur, oppe i Kvitesjøen, hadde den en svensk professor med. Han brukte store, gule briller, og de hadde han ogsaa paa om natten. «Han kunde ikke se at sove uten briller», sa maskinisten. Da jeg ymtet om, de var nogen voldsomme kaffedrikkere om bord i «Ulven», sa «Rævefangeren»: «Ja regner en tynne for veka te mands». Det var hyggelige og muntre folk, disse nordlændinger, og jeg befandt mig vel iblandt dem.



Det kunne vere stor verdi på fangst av levande isbjørnunger. Foto frå Paul Storholts

Maskinisten hadde, som flere andre av mandskapet, været paa Novaja Semlja, og han fortalte mellem andet, at samojederne sover paa store borde og ikke i senger. De hadde med sig to bittesmaa bjørnunger fra Novaja; den ene døde paa veien til Norge, den anden trivdes godt. Den blev tam som en hund og sov i køien hos ham. Naar den skulde lægge sig, snuset den ham først op i ansigtet for at undersøke, om det var ham. Man fik 1400 kroner for en slik liten krabat den gang.

Den 26de juni, da jeg var gaat tilkøis om kvelden, blev jeg purret, nu maatte jeg op. Nu saa de tydelig Grønland. Ja, der laa det vilde, forrevne fjeldland i midnatssolen, spidse toppe massevis og enkelte store bræer, som gik like ned til sjøen. Jeg stod længe oppe paa dækket og stirret ind mot det i sommernatten. Fra fangstfeltet i Strædet ser man ellers daglig Grønland.

Vi var nu sidst i juni og var komne ned til det egentlige fangstfelt mellem Island og Grønland, som paa kartet er benævnt Danmarksstrædet.

Vi bør se til at bruke et navn som passer bedre. Fangstfolket kaller det gjerne bare Strædet eller «Danskestrædet». Men baade det sidste og «Danmarkstrædet» bør det herefter være slut med. Det er jo de gammel Grønlandshav. Vi laa nu i den tætte drivis under østkysten av Grønland og skjøt klapmyts, og det vrimalt av



Klapmyts og «gris». Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv

dyr overalt. «Driftig» av Aalesund saaes langt borte; det var det eneste fartøi, vi kunde øine.

Fangsten paa klapmyts foregaar paa tre maater. Enten fra selve fartøiet, idet 3-4 skyttere staar forut og bruker Kragriflen, eller man sender ut baater og endelig skyttere enkeltvis paa isen. De som driver jagten borte fra fartøiet, finder forholdsvis god dækking i den høie og ujevne pakis, og var en kveld saa heldige at skyte ikke mindre end 60 dyr.

Naar skytterne har været lange borte, og det sætter ind med skodde, bruker man fløiten for at varsle dem. Langt om lange hører man signalskud ute i isen.

Nordlændingerne kalder klapmytsen for «hettakall» etter den store hætte, den har paa hodet, og som kulerne ikke biter paa. Man pleier at sigte efter hodet, og undertiden hører man de store dyr utstøte et brøl, naar de faar sprænkulen (blyspids). Synkladde baater lægger til skipssiden, og de vældige dyr eller skindene av dem, man har flænset paa isflakene, heises om bord i gangspillet. Paa begge sider av storluken og langt fremover dækket laa der dynger av disse vakte skind, som har et spæklag paa ca 3 tommer. En stor klapmyts har i almindelighet en længde av bortimot 3 meter, og av et dyr faar man optil 125 kg. Spæk. Skindet av «grisen», ungerne, er særlig fint at se til, det er omrent tre ganger saa kostbart som skindet av de voksne



Hettakall. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

dyr. En dag skjøt vi 281 store klapmyts, dagen efter 135 og en dag senere hen 117.

Midt paa sommeren samles blæresælen eller klapmytsen i utallige skarer mellom Grønland og Island, hvor dyrene skifter pels, idet de skubber den gamle haardragt av sig paa isen. I 1876 begynte norske sælfangere at drive jagt paa dem. Fra forskjellige fangstpladser i Nordishavet sees norske fangere – etter en opgave hentet fra Bergens museum – at ha hjembragt følgende antal klapmyts: I 1892: 33.500 – 1893: 56.000 – 1894: 40.000 – 1895: 20.500. Man nyttiggjør bare skindet og spækket.

Som fuld fangst av stor klapmyts regnet vi ca. 1500 dyr, saaledes at paa det tidspunkt hadde vi endnu en del at indhente. Men til da var det gaat ganske bra. Mange fine dage med straalende solskin og varme inde i isen, og Grønlands sneklædte tinder mot blank sommerhimmel.

Det fartøi, jeg var om bord i sees omtalt av ritmester Isachsen i hans interessante beretning «Norske fangstmandsfærder til Grønland». (Det norske geografiske selskaps aarbok 1919-21). Han skriver der, at ishavsfangsten fra Nordlands fylke indskrænker sig til Bodø og omliggende distrikter. Foregangsmændene er handelsmand Peter Schjelderup, Skaanland i Salten, og hans søn skipper Ludolf Schjelderup.

Schjelderup begynte fangst i Østisen. Vestisen og Strædet i 1916, og hans motorkutter

«Polarulv», 133 br.reg.t. er vel et av de bedste fartøier i vor fangstflaate. Schjelderup har ogsaa hat overvintringsekspedisjoner paa Svalbard. Fra Bodø og omegn har omkring 15 ishavsskuter været i drift de senere aar, men i det aller sidste er antallet minket fra disse distrikter, paa grund av forskjellige økonomiske forhold.

Jeg har tidligere berørt, at vor kaptein reddet et dansk-skipsmandskap ved Grønland for nogen aar siden. Dette sees omtalt i baade norske og danske skrift, og det heter herom i ritmester Isachsens før omtalte beretning: «Nævnes bør det ogsaa, at kaptein Schjelderup med motorkutter «Polarulv» av Bodø av den danske regering fik sølvbæger «for behjertet optræden ved bjergingen den 26de august 1919 av besætningen af skonnert «Ami» av Nakskov, forlist ved Kongerdlud i Grønland. «Ami» som var paa reise fra Cadex til Breidifjord paa Island med salt, var kommet for langt vest og blev forlatt av mandskapet i Storisen, syd for Sermulikfjorden, hvor «Polarulv» forserede isen med fare for havari og optok besætningen».

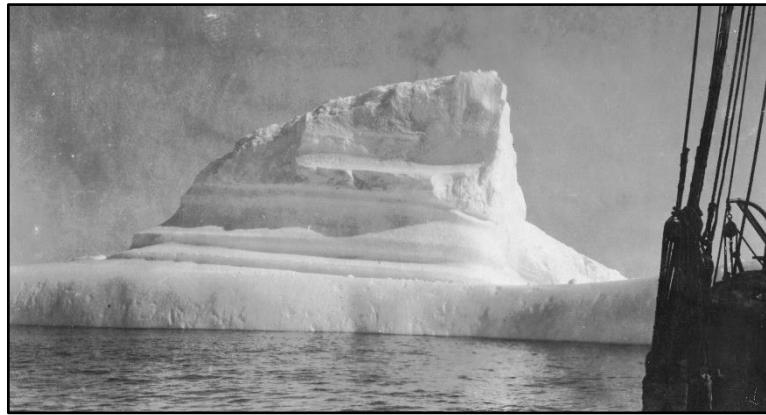
Kaptein Schjelderup er ca. 30 aar gammel. Han er kjendt som en dygtig ishavsfarer, og at han bl.a. er en fortrinlig skytter, har jeg hat god anledning til at erfare.

Maskinisten spurte mig en dag, om jeg kjente «Ishavsvisen». Det gjorde jeg ikke. Jeg fik da overlatt en haanskevren visebok, og der fandt jeg den av fangstfolk saa avholdte sang. Den er ellers noget bitter i tonen. Her er nogen vers av den:

(Isflaket trykker heile visa til slutt i artikkelen)

Teksten til denne sang faldt mig lettere at lære end melodien, for den bød mange eiendommelige trimulanter.

Den første nat, vi «tok fart» inde i isen, laa vi fortøiet til et stort flak. Natten mellem 29de og 30te juni laa vi og drev, og om morgenens viste det sig, at vi bare var 2 ½ km. Fra de ytterste skjær paa Grønlands østkyst. Det var da langt ut til aapent vand. Hvor jeg vendte øjet bare en uendelig ismark: det var storisen fra



Isfjell i Danskestredet 1923. Foto Anton Sulebakk, Ishavsmuseets arkiv.

Polaregnene, som kommer ned langs landet med den østgrønlandske Polarstrøm. Mangen kjæk sjømannsdaad er utført i dette vanskelige farvand, og mangt et fartøi er skruet ned ved denne isfyldte kyst.

Om kvelden den 30te juni laa vi nær land ved «Kap Dan», et beboet sted ved indseilingen til Angmagssalik. Det er ikke langt fra «Kap Dan» og ind fjorden til handels- og missionsstationen. Omkring os hadde vi mange store isfjeld, og der var strek strøm. En stund laa vi fast i tæt is og kunde ikke komme av flekken. Flakene skruet godt til. Senere paa kvelden slaknet isen, og vi arbeidet os videre. Dagen efter hadde vi ruskeveir med skodde og regn. Utpaa ettermiddagen og om natten tok vi mange dyr, og vi var nu i mere aapent farvand. Folkene fikk det nu travelt med at flænse spækket av skindene. Og dækket, med store bræt opsat bortover, hvorover skindene hængtes under flænsingen. Mindet ikke saa litet om et garveri.

Mange er det som før i tiden har forsøkt at komme i land paa østkysten av Grønland, uten at det er lykkedes for dem. Jeg vil her først nævne Jacob Allday i 1579. Hans færd var, skriver prof. Solberg i N. geograf. Selsk.s aarbok, «den første i rækken av de mange nærmere kjendte forsøk paa at trænge frem til den sydlige del av Grønlands østkyst, hvis isbeltet siden i over 300 aar gjorde alle anstrengelser til skamme». I 1581 seilte Magnus Heinesøn ut fra Bergen med kurs for



Ishavsskuta «Taakeheimen».

Østgrønland, men han kom heller ikke ind til kysten.

Vi var svært heldige med fangsten, og den 5te juli hadde vi 1379 store klapmyts. Det var solskinsveir, men skodde, og vi gik et slag østover, til den lettet. Det var nu meningen at gaa ind til Angmagssalik for at utføre en del arbeid paa maskinen og samtidig «spække» (fjerne spækket fra skindene). Sælfangeren «Taakeheimen» kom kvelden forut opunder os, og kaptein Schjelderup rodde om bord der og hilste. En dag saa vi ogsaa «Istind» av Grimstad og «Floren» av Aalesund. En morgen gik vi temmelig nær kysten, og den var vakker at se til med alle jøklerne i morgensolen. Tre høie, spidse toppe blaanet langt inde i landet.

Den store fangst av klapmyts fyldte nu dækket helt frem til baugen, og skindene naadde like opunder storseilbommen. Skuten var nu helt nedlastet, saaledes at skanseklaedningen laa i sjøen paa bakkord side.

Som tidligere berørt er det vanskelig og farlig at færdes i drivisen derborte, «den hvite fiende». Man kunde forresten være fristet til ogsaa kalde den «den hvite ven», med alle dyrene paa, sæl,

bjørn og hvalros. Den er ellers blitt kaldt «det farligste farvand i verden». I 1920 forliste to fangstskuter fra Aalesund (iaar en), og i april 1917 blev jo ikke mindre end seks fartøier borte. De gik under i en storm ved Jan Mayen, og de fleste mener, at stormen er kommet saa braat paa, at skibene ikke har kommet sig ut av isen, de er blit knust. Et fartøi fra Sandefjord forsvandt ogsaa.

Om bord i «Midnatssol» (hurtigruten) talte jeg med en av styrmændene, som hadde været på Østgrønland med dampskonnerskib «Laura» av Kristiania. Engang var de skrud op, saaledes at de laa næsten paa siden paa isen og maatte flytte ut paa denne en stund. I land var der meget av hare, ryper og store ugler, fortalte styrmanden. Av ritmester Isachsen avhandling i N. geograf. Selsk.s. aarbok 1919-21 sees forresten, at «Laura» i 1904, 1906 og 1912 var med nogen turister under, men ikke i land paa Grønland. Landisen var nemlig ikke gaat op. I 1907, 1908, 1909, 1910 og 1911 var ogsaa «Laura» under østkysten med turister, og alle disse aar var man paa land.



«Floren» av Aalesund.

Ishavsgasterne er akkurat som de sjøfolk, jeg har føret sammen med paa sydligere farvand. En av mannskapet om bord i «Ulven» har tatovering i farver paa begge arme, paa høire en dame i badedragt og med det norske flag, paa venstre «Lusitania» med fire skorsteiner. Hvad han mangler, sier han, er en fregat paa brystet, men det lar sig vel ordne senere.

Nord for Angmagssalik ligger Leifs ø og Erik den rødes ø, og syd for stationen har vi Egede og Rothes fjord (Sermilik). Angmagssalik er en udmerket havn, og landskapet omkring er, efter hvad fangstmaendene paa forhaand fortalte mig, ikke blottet for skjønhet. Nær stationen findes flere fjeldvand, og fra toppen av «Sjømandsfjeldet» kunde de se vidt omkring, ind i landet og ut over drivisen.

Om livet paa fangstfeltet vil eg fortælle mere siden. Den paafølgende skildring vil væsentlig være viet mit besøk i det av folkene om bord saa ofte omtalte Angmagssalik.

Del 2

Fra en reise paa Østgrønland sommeren 1923.

En uke i Angmagssalik.

Fra Angmagssalik kan man om vinteren kjøre paa hundeslæde gjennem dalførene til bopladsene i Sermelikfjorden og Inigsalik. Til bopladsene ved Angmagssalikfjorden og Sermiligakfjorden gaar slædeveien (naar havisen er brutt op ved kysten) over et pas indenfor Kingitorsauak-fjeldene.

De indfødte har sagt at der er gamle norrøne ruiner baade ved Kulusuk og Kungmiut. Paa sidstnævnte sted er der saaledes fundet en firkantet steinsætting, som muligens kan tænkes at skrive sig fra andre ned eskimoerne. Man mener for øvrig, at nordmændene mange ganger har været i Angmagssalikegnen i gamle dage, og ogsaa overvintret der. Havnen Finnbudir antages at ha været i bugten Tasiusak, hvori kolonien Angmagssalik ligger. De gammels Korsør tror man har været den nuværende Angmagssalik-ø og de øst for denne liggende øer. Og Gunnbjørnsskjærne, opdaget aar 877, er rimeligvis Leifs ø og Eirik Rødes ø nordøst for Sermiligak-fjorden. Omkring 1028 forliste et islandsk skib ved det sted, som i sagaen bærer navnet Finnbudir. Og i 1189 kom der et skib til breidifjorden paa Island, og dette skib hadde været indover Finnbudir.

Man tror, at naar de i gamle dage seilte fra Island til bygderne på Grønland, satte de tvers over til Grønlands østkyst, saaledes at de fik landkjenning.

De passet nu paa saa vidt mulig at ha fjeldene i sigte paa farten sydover utenfor drivisen. Naar de skulde hjem igjen, har de vel ogsaa holdt sig langs østkysten av Grønland utenfor isen, til de fikk se fjeldene i Angmagssalik distrikt. Derefter har de sat kursen over mot Island.

2den skytteren vor tok en hvalp med sig hjem. Den var hvit og lignet en liten polarulv. Vore to skibshunder «Trip» og «Trippie» stilte sig

fiendtlige overfor den fra første stund, den kom om bord. Og naar de to parter for løs paa hinanden, laa «Skrælingen» altid under, som rimelig kunde være, da den jo var ganske ung endda. Naar den var nyvasket blev den gulhvit og lignet en ung isbjørn.

Opholdet i Angmagssalik varte en uke, en række uforglemelige sommerdage. Stedets autoriteter var alle meget hyggelige og elskværdige folk, saavel styreren A. Hedegaard, som sognepresten Rosing, overkateketen Julius Olsen og underbetjenten ved handelen, Høeg. De tre sidste er alle indfødte. Styrerens frue og hr. Høeg er det som forestaar sykepleien ved stationen. Der er nemlig ingen læge ansat paa stedet.

Der bor ikke flere dansker paa Østgrønland end styreren med familie i Angmagssalik. De øvrige tjenestemænd i distriktet er alle eskimoer.

Sogneprest Rosing viste sig at være kunstmaler. Et par billeder som hang paa væggen (motiver fra Jakobshavn i Vestgrønland) var dyktig gjort. Han hadde bare gåaet paa malerskole i 5 maaneder. Presten spillet ogsaa udmerket violin og orgel, og det var idet hele en fornøielse at besøke Angmagssalik prestegaard. Angmagssalik distrikt utgjør et prestegjeld.

Paa den anden side av elven, norover der gik en bro, laa «Bjørnehuset». I dette var der nu lagret mange skind. Da vi var der, kom der folk søndenfra med bjørneskind, som nu skulde leveres.

Eskimoerne omsværmet hver dag «Polarulv» i kajakker og konebaater. De lot sig ofte gaa rundt med kajakken og reiste sig igjen. Konebaatene var rene «langskib av skind», som det heter i et gammelt skrift. De hadde en længde av over 30 fot og optil 6 tofter. De var lysegule, og man saa bølgerne igjennem dem. 8 mand bar den paa land om kvelden. Folk fra andre sted søkte ind til kolonien, da de hørte at et fremmed skib var kommet, og der var et svært folkeliv. Kvinderne hadde smykker i ørene av perler og trekantede eller runde tinstykker (trekanter av hvitt skind er visst ellers det mest nationale). Disse prydelsner



Eskimoerne omsværmet hver dag «Polarulv» i kajakker og konebaater. Her fra Grønland 1924 Foto Ole Eiken.

tok sig unegtelig godt ut paa de til dels meget vakre brune mennesker. Linnenet var det mange som hængte utenpaa benklærne som etslags europæisk skjørt. I konebaatene hadde de alslags husgeraad, og hunder og barn tumlet om hverandre. Noget de fremfor alt satte pris paa, var saape. De sat i baaten eller kom om bord og gned sig i ansigtet og vilde bytte med os i et eller andet mot denne øiensynlig kostelige vare. Tobak var ogsaa uhyre gjæv (men det gjaldt nu helst mandfolkene), og der gik mangen skraarul eller æske med røketobak over rækken de dage vi laa der. «Rævefangeren fra Jan», som engang før hadde været der, sa om eskimoerne, at «de snakker som havhesten, naar han èt spækk». (Havhesten er en maase, som holder sig meget ut i isen). Jeg synest vore folk var blitt ganske flinke i eskimoisk. En liten feil her og der var ikke større at hefte sig ved. En av dem sa f.eks. «komikker» istedenfor «kamikker» (sælskindstøvler), det var komisk, men det var jo ikke saa langt undav det rette likevel.

En gammel kone gik forbi os en dag, mens vi stod og pratet. Man fortalte mig, at det var enken efter stedets sidste troldmand, som hadde flere mord paa sin samvittighet. Han var død for nogen dage siden. Han var en stor «angekok», en mester paa «trolldommen», men der findes visst en del smaa troldmænd der endnu, det vilde



eskimofamiliar på rotur 1924. Foto Anton Sulebakk, Ishavsmuseets arkiv.

man ikke benegte. Han interesserte sig meget for store mænd, d.v.s. kolonistyrere, prester og andre høierestaaende personer. Og naar handelens skib besøkte stedet, maatte man om bord love ham at ta med en hilsen til «de store».

Trommedansen kan de visst endnu alle paa østkysten. Den er vel egentlig forbudt som en levning fra hedenskapet, men den hænger i. Og en gang imellem gaar nok naturen over optugtelsen. De forliste nordmænd (fra kutter «Gordon»), som var der i 1920, fik som før nævnt se denne dans. Og hadde vi bare ligget der længer, tror jeg nok vi ogsaa hadde faat se den. De har mange slags trommesange, baade av religiøs og juridisk natur. I sidste tilfælde brukes «trommestriddssange», som man kalder dem. De synger da mot hinanden. Ellers har de sangleke og fangs- eller kajakksange. I de lange vinterkvelde, naar angekokken grep troldtrommen, sat de opmerksomme ved tranlampens skin, som faldt sparsomt ut gjennem tarmskinsrutene. Troldmanden (angekokken), den hedenske prest, stod høit hos dem. Men nu har de vendt sig fra hedenskapet og har latt sig døpe. Indtil 1884 var denne eskimostamme ukjendt. De bor om vinteren i fælleshus, optil 10 familier i et rum, men om sommeren i telt og da hver familie for sig.

Hundene er deres eneste husdyr, og de spænder 3-10 av dem for slæden. Presten i Angmagssalik fortalte, at han engang paa vestkysten med hundeforspand hadde kjørt 17 mil (danske) paa en dag. Og den eneste næring hundene fik, var at de nu og da slikket sne.

De bruker ogsaa at gaa paa ski i Angmagssalik. Jeg la merke til, at disse var overtrukket med sælskind paa undersiden. Vore Kragrifler blev meget beundret av eskimoerne. Bakladevaaben blev først indført paa Grønland i 1907 (Remington). Magasingeværer tillates ikke.

Eskimoerne paa dette sted var nøyisomme folk. En morgen var der en kajakmand paa siden av os. Bak paa den lille skindbaat laa der en bunke tang; det var en liten «frokostbit» han hadde med sig. De spiser ellers tidsler med spækbiter til samt løvetand, baade stilk og blad, det vi brukte til kaninføde, da vi var smaa gutter. Der vokste en mængde syre av et andet slags end jeg var vant til hjemme. Den smakte meget godt, og styrerens frue fortalte, at hun kokte frugtgrøt av den.

Om vinteren kan de indfødte komme ut for hungersnød, saaledes at de maa spise de fleste av sine hunde, paa grund av daarlige fangstforhold. Det har været nævnt, at hvis norske fangstskuter kunde gaa ind der og skaffe



Angmagssalik. Her frå eit besøk i 1958. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

dem sækjøt, som de ellers i masser maa kaste paa sjøen, vilde befolkningen ikke risikere dette, men ha nok mat for hele vinteren baade til sig og hundene, og vi kunde faa et og andet til vederlag. Her har man vel saaledes et lignende forhold som med eskimoerne og hvalkjøttet på Vestgrønland. Norske hvalfangere faar jo ikke lov til at gi folket der en haandsreækking, som de vitterlig sætter stor pris paa. Ti «landet er lukket for almindelig beseiling».

Kirkegaarden i Angmagssalik var saare enkel, som de pleier at være paa Grønland. Her og der nogen steinsatte tuer med 7-8 smaa trækors, uten maling eller indskrift. Den laa paa en grusmark, i en skraaning bak stationen og vendte op mot dalføret. I bakgrunden de mægtige steile fjeld og fjorden i en stor bugt med spredt drivis. «Det er vakkert dette eskimoens land», sier Nansen. Ja, vakkert laa det der den deilige sommereftermiddag med elvesusen gjennem dalen.

Maskinisten paa «Polarulv» forbausest de infødte ved straks at ro omkring i kajak og med cigaret i munden. Han rodde baade vel og länge,

men forsiktig. Vore folk badet sig saavel herinde som ute i drivisen. De boltret sig av hjertens lyst mellem isflakene, saa «frøsne» av sig var de ikke disse nordlanske ishavsgaster.

Tordenveir er man saa at si aldri ute for paa Grønland. I Angmagssalik har befolkningen ikke hørt torden. Men de har ofte jordskjælv der.

Ungdommen sang bl.a. en sang for os, som de øiensynlig syntes særlig godt om. Den het «Sirinek» (solnedgang). Alle stemte i med, paa dækket og i konebaaten ved skibssiden. Flere av dem, specielt en ung pike, hadde god stemme, og det lød vakkert den stille sommernat. Teksten til denne sang er av en av de tyske Herrnhutmissionærer, Karl Spindler. Tonen er ikke grønlandske, men stemmningsfuld og egenartet virket det hele paa det eskimoiske maal.

Vi hadde med os en levende polarræv fra Østgrønland. Kaptein var paa jagt borte i fjorden ved Angmagssalik og støtte paa den der. Vore to fox-terrier-hunde var med, og der blev liv, da ræven viste sig. Den levet av lodde, smaa fugl og sjøfugl og anbragtes i den første tid i folkelugaren. En dag var kaptein tilfjelds og kom tilbake med et par ryper.



Levende rev om bord. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

De penge som brukes paa østgrønland er av zink, baade 5-kroner og mindre mynt.

Eskimoerne er glad i sit land og lider sterkt av hjemve, naar de er utenlands. Et par eskimoer som man engang tok med fra Vestgrønland til Kjøbenhavn, satte sig i sine kajakker og vilde ro hjem til grønland. De drev imidlertid i land i Skaane og holdt paa at skræmme vettet av et par bønder som gik i en aaker og skar.

Vi kom alle til at holde av Angmagssalik. Vi syntes det var trivelig derinde bak drivisen. Den 13de om efetermiddagen hadde «Polarulv» faat navnevimpelen op paa fortoppen, og jeg forstod at vi skulle gaa. Flere av os var i land og sa farvel, og der vanket kaffe og traktement hos styreren. Kl. 12 nat var det 25 aar siden han begyndte sin virksomhet paa Grønland. Da vi var kommet nedenfor styrerboligen, foreslog kapteinen et tre gange tre hurra for jubilanten, noget vi alle var med paa. Han viste sig oppe ved flagstangen og vinket ned til os. Presten og frue, kateketen og underbetjenten sa farvel om bord og rodde langsomt indover da vi gik. Der stod mange eskimoer inde ved landingsstedet. Vi blaaste tre gange i fløiten og hilste med flagget, og de svarte ved styrerboligen. Vi vinket længe ind mot dem og alle eskimoerne paa fjeldknatterne. Et langt støt i fløiten da vi



Fangst av rype og hare på Grønland.

svinget om pynten: Farvel lyse sommerdage i Angmagssalik!

Saa bar det ut paa fangstfeltet igjen, ut i drivisen langs landet og stundom utenfor iskanten. Jagten begyndte paany, og den 18de juli hadde vi alt 1616 dyr. «Det er mæe troll i vandet», sa «Rægefangeren», naar han saa klapmytsen bolstre sig mellem isflakene.

Den kvelden stod vi ind mot landet og gik et stykke sydover og ind Sermiligakfjorden, nord for Angmagssalik. Vi ankret for natten, og kapteinen og nogen av mandskapet rodde en tur i land. De besøkte en boplads, som imidlertid var forlatt nu i sommertiden. Den laa paa en av øerne inde i fjordmunningen. Det var fint der, baade græs og blomster. De var inde i en jordhytte uten tak. Der stod meget husgeraad rundt om, flere sysaker og andet og adskillig spæk i skindposer. I nærheten var det et par skindtelt, som var lagt ned og dækket med steiner. Ikke saa langt fra teltene, borte i en røis, fandt de henslængt en stor tranlampe. Den var yderst primitiv, var ikke ev kleber, men bestod bare av en almindelig stein som var uthulet. De tok den med ombord som en foræring til nedskriveren av dette.

Et stykke nordenom Sermiligakfjorden passerte vi et hjelmlignende forbjerg, som ved sin form

skilte sig helt ut fra omgivelserne. Vi blev for moro skyld enige om at kalde det «Kap Schjelderup». Og det navn kan det gjerne ha blant vort fangstfolk. – Det va storm ute i isen; inde i fjorden var det fin sommerkveld med vakker solnedgang over de takkede tinder. Utpaa morgensiden lettet vi og gik ut igjen, da isen begyndte at sætte ind. Vi gik østover, og i løpet av dagen skjøt vi en gris her og der, men klapmytsen var noksaa «skjær» (som nordlændingen sier) d.v.s. sky.

Vi hadde netop skutt en klapmytsgris, og da jeg gik forbi bysseen, løftet en av mandskapet paa hodet og smilte imot mig med røde tænder. Han drak varmt blod av en øse. Jeg blev forfærdet og kom til at mindes en bok om vistnok het «Bloddrikkeren fra Wei-hu» eller noget lignende. Undertiden lægger disse fangstmænd munnen til skudsaret og suger til sig eller drikker blodet, naar det sprøiter frem av dyrets hode som et springvand. Da jeg vilde til Grønland igjen, skrev en av mine kjendte til mig, at naar jeg gik dit med en norsk skute kunde jeg føle mig tryg. Da var jeg blant landsmænd. Men naar jeg nu saa disse samme landsmænd dukke op over rækken med blodige fjæs og hænder, kunde man være fristet til at tro noget av hvert!

At sjøfolk er rike paa saftige gloser, er en kjendt sak. En dag skulde skindet av en klapmyts heises over rækken. En unggutt paa første tur somlet litt med trossen. Da lød det: «Hal dør!». Gutten forstod ikke dette sjømandsuttryk og nølet. Da ropte en barket ishavsgast: «Hal dør for fa'n! Skjønner du 'ke norsk din svarte dævel!». Litt efter smilte han godmodig, og gutten med, og alle vi andre.

Ja, der er liv om bord i en sælfanger paa feltet. Og der maa man ikke lure for længe paa det eller det, men slaa til med det samme. Saa raske i vendingen har jeg aldrig set arbeidsfolk før, og hvad utholdenhed og seighet angaaar, tror jeg, de kunde maale sig med nogen hver. Det gik slag i slag døgnet rundt; haard rortørn har de under farten i isen, og fangsten fra baat i timer, vaatt og surt som det er, og jobben o utkikstonden

ikke at forglemme, er noget som sliter. Dette var tredie ishavsturen paa et og samme aar, først ved «Jan» om vaaren, saa Kvitesjøen og nu sidst «Strædet».

Det er den almindelige mening, at vi har grund til at være stolte av vore ishavsfarere. O. Nordgaard skriver bl.a om dem i en artikel om ishavsfangsten («Naturen» 1895):

«Respekt for de mænd, som arbeider der «ytterst mot norden!» Respekt for hvert sikkert skud, og hvert godt lankestik! Under farer og savn indvinder de materielle værdier for vort land, og mange er det som med sit liv har betalt for den indsats, de nordlige landsdele gjør i utviklingen av Norges økonomiske velvære».

Og den svenske forfatter A. Klinckowstrøm skriver i sin bok «Tre mänaders dag» (Minder fra Svalbard 1890):

«Den 17de mai i Tromsø spurte, halvt paa skjemt, en av de svenske Svalbardfarere den norske kaptein Jansen, om ikke de norske ishavsfarereres fane ogsaa var med i toget. «Jo, der gaan den! Det er ishavsfarerernes fane! Svarte han stolt, pekende paa det norske flag som vaiet fremst i toget.» «Det var stolte ord, men vel berettigede,» sier den svenske forfatter, «ti faa sjømænd har gjort sit lands flag mere heder end de norske ishavsfolk, og fra fangstjagternes gaffel har Norges flag vaiet paa hav og ved kyster hvor ingen videnskabelig ekspedition har vaaget at trænge frem.»

Naar vi laa stille om natten inde i isen, enten fortøiet med dræg til et flak, eller skuten drev som det faldt, hersket der en forunderlig ro og fred.

«Stilt paa døk og i kahyt.

Trætte mænd bak ruffets planker,

Bare vaktensryn fra bakken,

Der han gaan i dype tanker...

Ja, de er trætte mangen gang disse fangstmænd, og sover som en stein. Jeg kom til at tænke paa en av dem som en morgen blev vækket for tredie



Saa mange spidse tinder paa et bret som paa landet derinde har jeg aldrig set. Fjellparti Nordaust-Grønland 2006. Foto Audun Gården.

gang. De rusket i ham og sa: «Naa maa du op, gut, skuta har snudd sig». Den tiltalte svarte paa en maate, og snudde sig han ogsaa – mod væggen.

Nu og da tørner vi mot isflakene, saa en næsten tumler over ende. Der skal sterke skuter til slikt farvand.

Saa mange spidse tinder paa et bret som paa landet derinde har jeg aldrig set. Det er riktig som Hans Egede sier om Grønland, at det er «et høyt og klippigt land». Kapteinen kaldte det forresten en dag «de tusen tinders land». Og den ismasse som ligger utenfor det, stuer sig undertiden slik sammen, at man ikke kan greie at komme ut til kanten og i aapent farvand. Man maa snu og gaa ind i «slakisen» igjen, til hele stasen forandrer sig og blir mere medgjørlig. Om man bare er 1000 meter fra kanten derute, nytter det ikke at ville tvinge sig frem.

Mit haar blev tilslut saa stort at det mindet om Bjørnson og Ibsen. Man hadde anbefalt mig en av mandskapet som en dyktig frisør. Men en dag klippet han selv sitt haar, og da han var færdig, lignet det et alpelandskap. Jeg bestemmer mig da for at prøve stuerten.

Jeg likte mig godt i «Polarulv»s lille, koselige kahyt. Hvad jeg maatte beundre der, var den solide bordduk, som alltid laa saa stødt paa bordet, selv under den værste slingring. Duken bestod nemlig av et vældig klapmytsskind, og den saa ut som en plysjduk.

Nu da jeg daglig saa Grønlands kyst, kom jeg uvirkaarlig til at mindes disse ord av en kjendt dansk forfatter: «Det har lykkedes os at utestænge de norske fangstmænd fra de i august maaned let tilgjængelige hedningeboplader ved Angmagssalik».

Mange av isfjeldene paa Østgrønland var flate ovenpaa og ikke svært høie. Man kunde vel holdt et mindre ungdomsstevne oppe paa dem for den saks skyld. Adskillige isflak var udmerkede at spasere paa, som god, fast skare.



«Hvitefjeld» fra Aalesund.

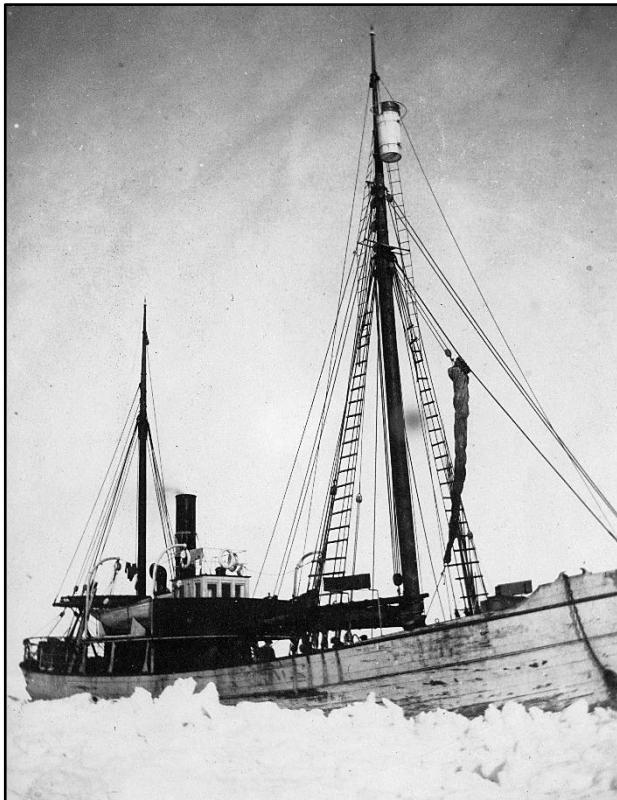
Vi gik nu nordover langs kysten og var den 20de juli omtrent tvers av Ingolfsfjeld (7300 fot). Det var herlig solskinsveir, og 1ste skytteren stod forut og bandt paa et laksegarn, som han sa, han vilde bruke ved Scoresbysund. Vore fangstmænd har hat med hjem mange tønder laks fra Østgrønland og til dels tat fisken med mere primitive greier end garn, f.eks. stroiesækker, fortalte skytteren. Ja, nu bar det for fuld fart nordefter i isen. Der var ikke saa liten dønning, og den «hvite skjærgaard» laa og duvet i solglitteret. Dagen efter møtte vi et par fangstfartøier fra Aalesund, «Hvitefjeld» og «Polaris». «Hvitefjeld» kom opunder og hilste paa os, og vi fik høre et og andet fra fangstfeltet.

En bjørnekasse hadde vi nu faat færdig. Den var solid laget; for bjørnungerne er heller ikke «for katten». Spørsmålet var nu, om vi vilde faa bruk for den. At vi vilde komme ut for bjørn, var man ellers sikker paa. Søndag den 22de juli var det straalende sommerveir. Det glitret i bræerne

inde paa kysten, og landet blaanet i det uendelige nordover.

Vi firet en av baatene og rodde bort til et stort flak, hvor fra skibet blev fotografert. Ellers gik vi i svinger og kroker hele dagen, til dels i noksaa tæt is.

Morgen efter styret «Taakeheimen» opunder os, og kapteinen kom om bord paa visit. Da han gik fra borde igjen, fik jeg indbydelse til at følge med ham for at se paa nogen takmalerier i kahytten. Der viste sig at være adskillige gode billeder fra fangstfeltet, saaledes: Utkiksmand i tønden, «Taakeheimen» i rum sjø, klapmyts paa et flak, fangst fra baat (man ser skytteren forut og sælene inde paa isen), en bjørn som klatrer op paa et flak, og endelig handelsstedet Skaanland ved Bodø, hvor skibet likesom «Polarulv» hører hjemme. «Taakeheimen» hadde pene, rummelige lugarer over dæk. Den er ikke bygget for sælfangst, men har tidligere været fiskefartøi paa New Foundland (bygget i Essex Mass. 1899).



Kap Flora av Aalesund. Foto frå Anne Karin Notøy.

Føreren, kaptein Hans Olsen, fortalte, at han hadde været med «Taakeheimen» paa Nordøstgrønland i 1919. (Shannon og Liverpoolkysten). De traf danskerne der med «Dagny». Kaptein Olsen spurte lederen for ekspeditionen, om der var nogen hvalros der. Nei, var svaret. Senere hørte han av en av mandskabet paa «Dagny», at de hadde sett en mængde hvalros i samme farvand.

Kaptein Olsen fortalte mig, at et fangstskeib «Polheim» av Aalesund var forlist først i juli paa feltet, hvor vi var. Det var i iskanten det strøk med. Et andet fartøi «Kap Flora», også av Aalesund, hadde mistet en mand, som skulle hoppe ned paa et flak for at flænse, men gik like i sjøen og forsvandt. Antagelig har han fått krampe. Disse flak kan ofte være svake i kanten, saaledes at den let brækkes, når man hopper ned paa dem. Stuerten vos sa, at han hoppet aldri ned paa et flak, før skuten hadde stødt paa det.

Her er et par mere eller mindre dramatiske bjørnehistorier:



Isbjørnbur ved skutesida og isbjørn til lufting ved Brandal i 1920-åra.

Da «Taakeheimen» var sammen med danskerne paa østkysten i 1919 fik disse overlatt en bjørneunge, mot at man skulle få betaling for den, hvis de fik den levende til Kjøbenhavn. Men dette lykkedes ikke. Opunder Norge sprang bjørnen over bord og landet paa Karmøen, hvor den gik berserkergang og nær skræmte vettet av nogen kjærringer, da den viste sig. En resolut mand kom nu til og gav isbjørnen en kule.

En bjørn fra et fangstskeib hadde brutt sig løs og for op igjennem gaterne paa Tromsø. Der blev stor opstandelse, indtil en ishavssfarer fik lagt et rep om halsen paa den. Men dette blev nok «lagt» saa forsvarlig, at han knækket nakken paa bjørnen. Og det var naturligvis ikke meningen!

Med hensyn til den kyststrækning, hvortil vi nu agtet os, vilde man vite at fortælle, at styret for den kgl. Grønlandske handel i Kjøbenhavn har utstedt et nyt cirkulære, hvorefter norske fangstmænd ikke maa spytte eller røke tobak nordenfor 70 grader (Scoresbysund). Det forlyder imidlertid med krav paa paalitelighet, at vore fangstmænd spytter og røker som før – paa Norges motkyst.



«Lysningen» i Vesterisen 1931. Foto frå Stig Hjelvik

Den 25de juli om kvelden kom vi sammen med flere fangstskuter, og om natten laa vi alle i en klynge fortøiet til isflak. Det var fem skib fra Søndmør: «Polarstrøm», «Vesterhavet», «Lysningen», «Øst» og «Polarhavet». Dagen efter forlot de os alle, undtagen «Polarstrøm», som vilde holde lag med os til Nordøstgrønland. Det var fremdeles fint sommerveir, som vi ellers hadde hat paa hele turen, og det gik udmerket med fangsten. Vi hadde nu 1800 klapmyts. Maskinisten huket med en almindelig hake en haakjerring paa 8-10 fot, som var uforsiktig nok til at vise sig ved skibssiden. Der fik den saa et skud gjennem hodet.

Vi tok leveren av den og kastet skrotten paa sjøen igjen. Om bord i «Polarstrøm» hadde de 25 tønder haakjerringlever, saaledes at de hadde fisket noksaa godt ved siden av det at de ellers hadde gjort meget god fangst. En dag tok vi ferskvand fra en dam paa et flak, og der blev bragt om bord ikke mindre end 23 tønder. Den 28de juli om kvelden gik vi ut av isen og hadde

da en fangst paa 1986 dyr, et overmaade smukt resultat. Det var da længe siden vi hadde været i rum sjø. Vi satte kursen mot Island, da det blev nødvendig at gaa indom Reykjavik for at faa tilstrækkelig av fat til spækket.

Natten til 29de juli og hele Olavsdagen igjennem hadde vi storm og svært hav, sjøen i fos over dækket og voldsom slingring. Natten til den 30te noget smulere, og fremover dagen opklarende veir, utpaa formiddagen solskin, da vi passerte Snæfellsnes. Ved 6-tiden om kvelden kom vi til Reykjavik, som jeg nu gjensaa efter 19 aars forløp. Jeg tilbragte nemlig en maaned der i 1904. Sælfangeren «Polarstrøm» kom ind samtidig med os.

(Her kjem Ishavsvisa som artikkelforfattaren fekk lese i ei handskriva notatbok.)

MED LENGSEL SÅ VIL JEG FREMFØRE ---

Med lengsel så vil jeg fremføre
en sang i den ensomme natt.
Langt borte fra venner å kjære,
vi er nu så ene og forlatt.
Her ute på ishavets bølger
så rastløs vi tumler omkring.
Forkast ei den hilsen som følger,
til norge med iskolde vind.

Ref: Vi seiler for velstand og lykke, vi seiler
for far og for mor, vi seiler for dem vi har kjære,
og for flagget som vaier om bord.

Her er ingen sol ingen sommer,
her vokser ei roser på eng.
Her høres ei musikk og trommer,
her er ingen oppredet seng.
Vi må imot bølgene kjempe
og mang engang ser vi vår død,
men vi kan ei annet oss vente,
som på havet skal tjene vårt brød.

Jeg haver også et ord til de store,
som lever så flott og galant.
De skulle i sjøgang få klore,
så tenker jeg stasen forsvant.
Ti vårt skip er ikke som arken,
ei vårt mannskap som Noas der gikk,
ei lik eder en søndag i parken,
og grundstøt på Ararat fikk.

De går på broderede tepper,
og nyter den fineste kost.
mens vi spiser saltkjøtt og erter,
som fortærer i sjøsprøy og frost.
Din hyre er vist også bedre,
dine lommer av penger er fuld.
men i døden du får ikke mere
End et klede og tre skuffer muld.

Du kunne vel få andre tanker,
når kommandoen i stormen den lød
og du viste at to rotne planker,
var alt mellom liv og død.
Da var det ikke formeget
om du sendte en hilsen til dem,
som haver sin sommer henlevet
I fare på ishavet hen.

Så mang en stolt skute på havet
har krænget for snehvite seil.
Så mang en kjekk gutt begravet
under havets urolige speil.
Vi seiler for velstand at bære
hjem til fader og mor.
Vi seiler for Norges ære,
og flagget som vaier om bord.

Jeg lenges mod gjensynets glede,
ak monn hun bare er tro.
På strandbredden står hun og venter,
der møtes de elskede to.
O, kvinde ditt hjerte utgrunde,
visst ingen makter på jord
Du smiger med hånden og munden,
mens falskhed i hjertet ditt bor.

I vårt hjerte vi bærer et minde,
med vemoddet fengslet enhver,
at billede var av en kvinde,
som vi holder så inderlig kjær.
ja tungt er det for oss at skille
Det kan ei beskrives med ord.
I frå min elskedel ille,
det kjæreste vi eier på jord.

Til slutning så vil jeg nu sende,
en hilsen til far og til mor.
En hilsen fra venner og kjære,
vi lever jo alle om bord.
Og sangen den har sine grunner,
og dikteren selv da han dro
på sjøen for smilende munner
og hyre på ishavet tok.

Søndmøringerne ved Spitsbergen

1898-2023. 125 år sidan Sunnmøringerane kom med i selfangsten.

Artikkel henta frå Søndmørsposten 17. oktober 1898.

De to første ekspeditioner frå Søndmøre til fangstfelterne ved Spitsbergen er lykkelig og vel hjemkomne.

I den tro, at publikum vil ha interesse af at høre lidt om sidste forsøg, har vi henvendt os til hr. Peter Brandal og søgt nogle oplysninger.

Hr. Brandal meddeler, at han de 4 næstforegaaende aar har været paa Finmarksfiske med slup «Brandal», som han selv eide og førte. Dernord fik han høre om ekspeditionene til Spitsbergen, fik interesse for disse og stor lyst til at gjøre et forsøg.

Han havde nær udrustet «Brandal»; men den var vel liden til dette brug; - og saa var udrustningen meget kostbar. For det første maatte han derfor opgi at realisere sin plan.

Siden solgte han sluppen dernord og kjøpte igjen den noget større «Minna» - et skøite paa 33 tons. -Nu fik faderen, Sevrin Brandal, overtalt hr. kjøpmann Sandborg hersteds til at udruste sin storskøite «Nils Liaaen» for fangst ved Spitsbergen. Hr. Sandborg stillede sig som venteligt længe tvilende til det nye prospekt. Han skrev til forbindelser nordenfor og forespurgte om sagen, men meddelelserne derfra lød alt andet end opmunrende. Sevrin Brandal gav sig imidlertid ikke. Han mente det var rimeligt, at man dernord ikke stillede sagen i det gunstigste lys, da man vel helst ikke ønskede konkurrance herfra.

I tillid til Brandals paalidelighed og dygtighed gik da hr. Sandborg endelig med paa forsøget.



«Minna» ved iskanten eit av dei første åra, truleg 1900. Foto frå Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

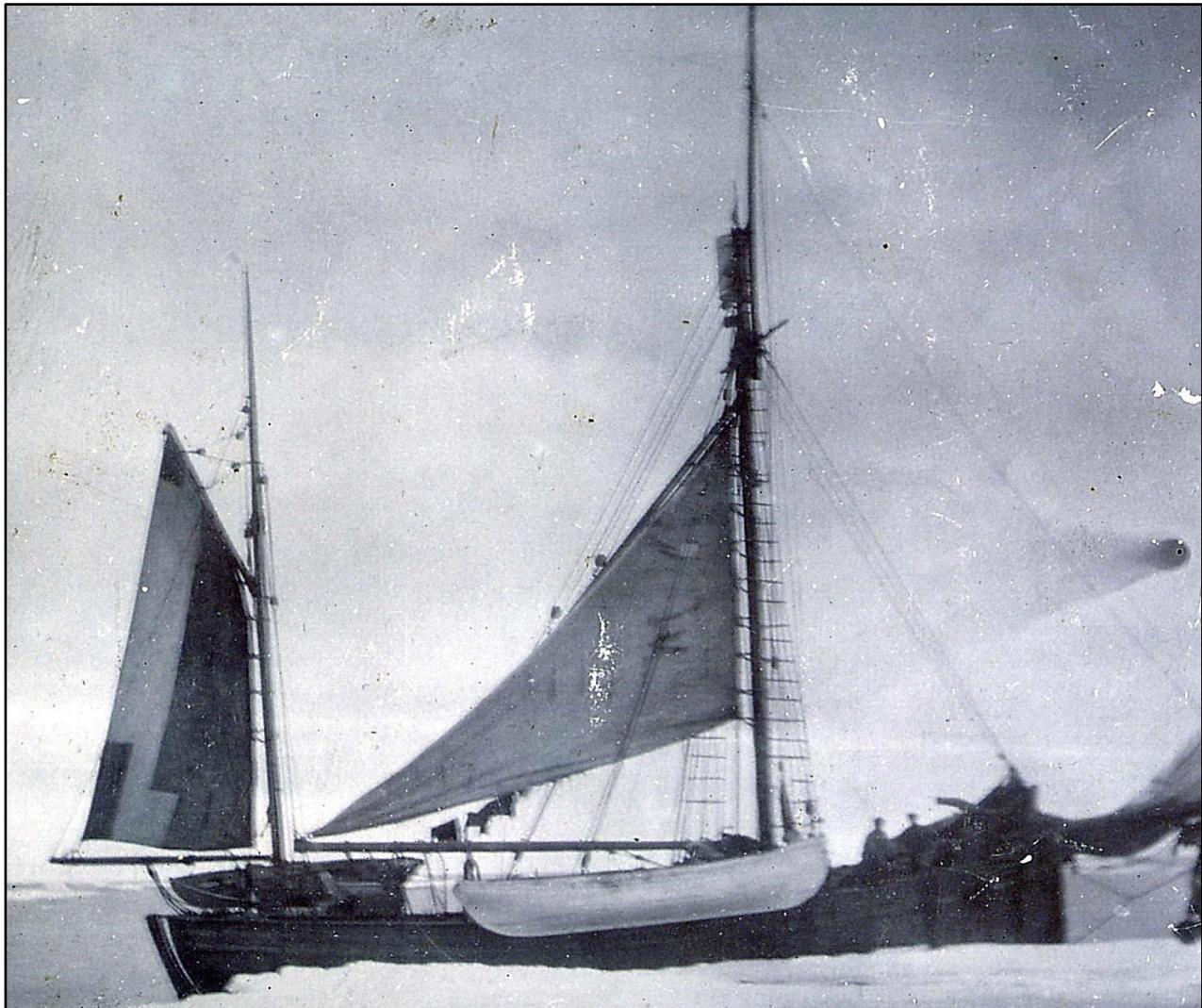
Men nu vilde ogsaa sønnen Peter Brandal afsted. Og fuldstændig paa egen haan udrusted han «Minna». At det ikke var spøg for en fisker, vil man forstaa, naar man hører, at udrustningen – foruden fartøjet – kostede ikke mindre end 4000 kroner.

Saa bar det nordover i midten af april. Paa 3 ½ døgn seiledе han herfra til Tromsø. Der hyredes harpuner, hvorefter kursen sattes op i isen 100 mil vest for Spitsbergen.

Til en begyndelse gik det her noksaa amaat, og i midten af juli flyttede de hen under Spitsbergen. – Der blev det bedre.

Fangsten gjælder hvalros, kob, sæl, klapmus, isbjørn og ren.

I alt havde de 160 tønder tran. De fik 30 hvalros. Af bjærne fældede de 8 og fangede 2 levende –



«Minna» truleg i 1900. Foto Olaf S. Brandal,
Ishavsmuseets arkiv.

unger. Disse sidste bragtes med hjem i fangenskab, og de bidrog til underholdning om bord.

Af skipperen og harpuneren fik de sukker og havregrynsuppe, som de likte svært godt; og mod disse sine velgjørere blev de snart adskillig mindre pirrelige end overfor de andre af mandskabet. Af ren fældes 9.

Da de vendte tilbage til Tromsø, viste det sig, at de havde den største lød af alle, som kom ind dertil. I fangst (kvantum) var det kun tre, der havde mere, og det var alle større fartøier.

Di spurgte, om det ikke er haardt og trist at ligge deropee i isen hele sommeren.

Nei da, det er slet ikke haardt, paastod Brandal. Tvertimod, det var «ualmindelig fine dage», de havde. Det var ikke videre arbeide. Kun at passe skuden. Og veiret var vakkert, saa vi i 3 ½ maaned ikke «skifted klyver». Men det var meget taage, som hindrede fangsten. Trist var det. Fangsten var «forfærdelig interessant». Den fulgtes med spænding og iver af alle om bord. Tiden gik saa hurtig, at han ikke vidste, hvor sommeren var blit af.

Om fangsten fortalte Brandal følgende:

De havde altid en mand i tønden paa udkg. Til at se dyrene godt i kikkert skal det stor øvelse. – To harpunerere eller skyttere medhaves; kun disse og skipperen havde lov til at skyde; - til at alle skulde faa prøve blev bomskuddene altfor kostbare; f. eks paa hvalrosserne gjælder skuddene et par hundre kroner. – Sjeldent skydes



Mannskapet på «Minna» i 1900. Skipper Peter S. Brandal, Sevrin Liavåg, Knut Olsen, Olaf S. Brandal, Ludvik Hildre, Oskar Bigset, Alfred Andersen, Hans Furland, Johannes Brandal, Kristoffer Marø

fra fartøiet, da dette i regelen ikke kan komme nær nok. Brandal havde dog egenhændig skudt 27 dyr fra skuden. Fangsten foregaar mest fra baadene. Harpunererne eller fangstmændene er hvidklædte med hvide huer. De lægger sig ned paa isen for at komme paa skudhold. I almindelighed er jagten ikke farlig. Hvalrossen kan dog ofte være lei at komme du for. Paa isen bevæger baade denne og kobben sig saa hurtig, at en mand maa kvikke sig, om han skal komme undda, naar der er lidt sne.

Men det er i vandet, naar den anfalder baaden, hvalrossen er farlig.

I almindelighed kom man dyrene paa 70-100 meters afstand, før man skjød. Remintongevær benyttes.

Ofte kunde jagten være rigtig interessant. Engang kom de over en isbjørn, som stod og forsynede sig af et bytte. Da den fik se jægerne, stod den en stund aldeles som den vilde kantre en gang til hver side, idet den ikke kunde bestemme sig, om den skulle flygte eller bli staaende. Endelig bestemte den sig til det sidste. For moros skyld forfulgte de den noksaa nær ind paa livet, idet den manøvrerede imellem og over isflagene. Engang havde den nær væltet et isflag over baaden. Men snart fik den et velrettet skud. Som man kan skjonne, beror fangsten meget paa harpunererne eller skytterne. Disse har fra 50-80 kr. maanedens foruden andel i fangsten. 1ste harpuner med Peter Brandal havde en nettofortjeneste af kr. 700 for den 6 maaneders tur – kost og alt fraregnet.

Som svar paa vort spørgsmaal, om han troede, saadan ekspeditioner ialmindelighed kunde bli lønnende, svarede hr. Brandal, at de vistnok for fiskere var meget vovsomme. Havde han paa forhaand vidst, hvor kostbart og resikabelt foretagendet var, vilde han kanske ikke ha

inblandet sig paa det, - skjønt han havde en «fælende lyst». – Som det gik, lønnede det sig godt; og næste aar vil han afsted igjen.

For kapitalister vil ekspeditionerne være at anbefale, mente han. Især maa de kunne bli lønnende, naar udrusteren selv forhandler fangsten. Men her havde man jo endnu ikke saa god rede paa behandlingen af varen og paa markederne. Brandal havde solgt i Tromsø. Derimod overtog hr. P. Th. Sandborg fangsten fra sit fartøi «Nils Liaaen».

Forundret vil man sikkert bli, naar vi meddeler, at Peter Brandal kun er 27 aar gammel. Han blir 28 aar den 21de desember.

Vi spurgte, hvorledes han, der er saa ung, økonomisk kunde klare saa meget.

Hertil svarede han, at han har intet andet, end hvad han selv har tjent.

Siden han blev konfirmert har han drevet al slags fiske. Og «det er saa rart med det», sa han, «naar man er ordentlig, ærlig og redelig, kommer det lidt om sen; og har man først lidt, gaar det senere ligesom af sig selv».

Det er godt gjort! Tænkte vi.

Og lykkeligt er det land, som har mange saadanne ungdommer!

Brandal er godtemplar, og han var enig med os i, at den søndmørske fisker kan staa sig godt, naar han kun er ædruelig og ordentlig. Men er han ikke det, gaar det i regelen mindre godt med ham som med andre. – Ikke saa meget for de kronerne, han drikker op ofte, som for det han forsømmer i sit arbeide og svækker sig», bemærkede Brandal.

Nu var Brandal tænkt at reise hjem og hvile du en stund. Men han er allerede i træden igjen. Man vilde endelig ha ham til at ta fiskedamskibet «Fram».

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

700 37 900

www.aasenbil.com

ISHAVSMUSEETS VENNER

STØTT OSS MED DIN GRASROTANDEL!

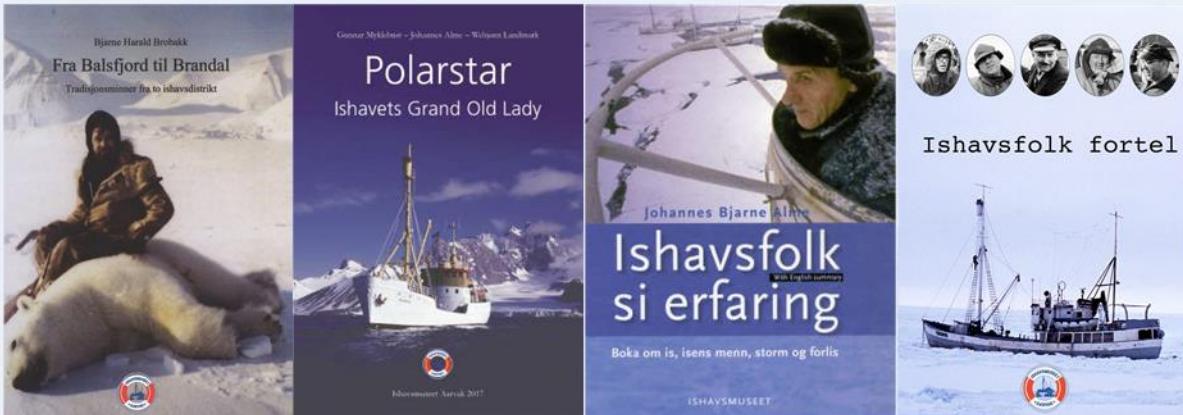
Grasrotandelen gir deg som spiller hos Norsk Tipping mulighet til å bestemme hvem som skal motta noe av overskuddet til Norsk Tipping. Hver gang du spiller går inntil 7 prosent av din spillinnsats til den grasrotmottakeren du velger – uten at det går utover din innsats, premie eller vinnersjanse. Vi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



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

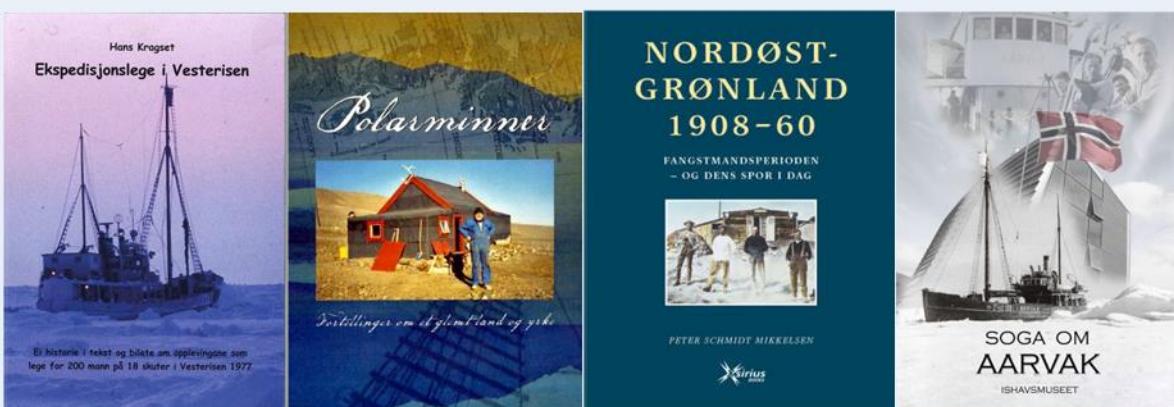


Frå Balsfjord
til brandal kr. 275,-
Bjarne H. Brobakk

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

