

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 2– 2023 25. årgang kr. 90,-



Leiar:

Ishavets Grand Old Lady har blitt 75 år.

«Polarstar» sin gebursdag skal feirast ved Ishavsmuseet 24. – 27. august. Du er med dette invitert.

Det var nok ei samling med stolte reiarar, Martin Karlsen, Peter Karlsen, Karl Karlsen og Kristoffer Marø som i juni 1948 reiste over til James Lamont verftet i Glasgow, Skottland for skipsdåp og sjøsetting. Det var litt av ei nyvinning dei var vitne til å sjøsette. Ei ishavsskute i stål hadde aldri vore bygd før. Såleis mangla det heller ikkje på skeptikarar blant dei eldre reiarane som var vande med ishavsskuter i tre. Det hadde sett stygt ut for mang ei treskute oppskrudd i isen med til dels alvorleg lekkasje, men når isen slakna av igjen seig dei seg likso på plass igjen og tetna. Dette ville vere annleis med ei skute i stål. Ei flengje i stålskroget ville ikkje sige seg til att. Men arkitekten bak det heile, Kristoffer Marø, hadde 45 års røynsle frå ishavet då skuta vart teikna, og hans erfaringar var nok viktige til dette prosjektet.

Marø gjekk under bygginga og gnog på at skuta vart for svakt spanta og ville ha verftet til å sette inn meir styrke. Han fekk ikkje gjennomslag for dette, men alt etter første fangstturen i 1949 hadde skuta fått ein del inntrykte plater etter turen.

Etter at skuta var ferdig med ekspedisjonsturane på Grønland, gjekk skuta til Amsterdamshe Droogdock for forsterking i oktober og var ferdig i januar 1950 med god margin til neste Newfoundlandstur.

Om det er desse forsterkningane som har redda skuta gjennom meir enn 50 turar på selfangst i kamp med drivisen er uvist, men det har nok hatt noko å seie.

I 1952 på veg heim frå Newfoundland gjorde Kristoffer Marø og Sigmund Bøe seg nye tankar om ombygging. Dei hadde ei tungt lasta skute, men med dei opne gangane fylde skuta seg med sjø, og den var treg med å kvitte seg med sjøane att. «Oss var meir under enn over havet» sa

Sigmund Bøe seinare. Dei fekk med seg dei andre reiarane og fekk bygd att gangane. Dette skaffa meir oppdrift og det vart ei heilt anna skute, sa Bøe som var 1. skyttar den tida.

Eg vert stadig overvelta av kor mange som har eit forhold til «Polarstar». Men med 50 år på selfangst, ekspedisjonar, fraktfart, oljeleiting og sysselmannsbåt er det eit stort mannskap som har vore mønstra på.

Og som ein av mannskapet i sysselmannstida sa; det var ikkje ein stortingsrepresentant på 1980-talet som ikkje var på besøk på Svalbard og var på tur med «Polarstar».

Skuta fekk også sju år i turistfart på Svalbard. I denne perioden har den blitt kalla fantomskipet som kom seg rundt heile Svalbard. Dei fleste andre som hadde drive med turistfart før «Polarstar» hadde sine avgrensingar og gjekk dagsturar og kortare turar på vestsida med utgangspunkt i Longyearbyen.

Eg ber om orsaking til dei lesarane av Isflaket som ikkje har eit forhold til «Polarstar». Men det er sjeldan kost å få feira ei ishavsskute som vert 75 år, og derav inneheld denne utgåva av bladet mykje stoff om «Polarstar».

Elles i denne utgåva kan du lese om ein tur med «Polarbjørn» til sydisen i 1986 skriven av Knut Hustad, og Magnus Sefland har skrive ein interessant artikkel om dei tre ishavsskutene «Asbjørn» av Gratangen.

Eg vonar mange vil ta del i feiringa av «Polarstar» i august, særskilt inviterte er dei som har vore mannskap på skuta i løpet av eit langt liv.

Sommaren er tid for museumsbesøk og vi er klare til å ta deg imot.

God lesnad.

Brandal 09.06.2023

Webjørn Landmark
Redaktør

Skinnhua hass Olavius

Åttringen hans Olavius lensa for frisk nordvest-kuling inn gjennom Breisundet etter torskefiskje utom Grasøyane.



Då kom der ei dryge byge og hivde skinnhua av hovudet til hovedsmannen og slengde den til sjøs. Han grein trassig mot sjøskvetten, førte vottane av hendene og sende dei etter:
-Sjå der he' du vottane mæ, din tykje!

**

Religion på fiske

Den gamle sunnmørske kristendomen var ein heller blyg religion. Såleis snakka dei som oftast om «Storemannen» eller «Han som sit oppyve». Vårherre var meir ein å ha i bakhand. Men uroast i utide skulle Han ikkje.

To fiskarar frå Brandal var ute med trerøringen sin på fiske ved Grasøyane. På veg heim kollsegla dei komne nesten inn til Kvitneset, men dei hadde kome seg opp på den kvelva båten. Medan bårene vaska over kjølen, og rundt øyrene på dei, seier den eine til hin:

- Lars, no må vi rope og be til vår herre!
- Tja, men det må no vel vere folk nærmare? meinte kameraten.

**

Sterkt budabrygg

To skutekarar hadde kome frå Vesterisen og hadde lege i Brandal og levert skinn heile dagen. På Gråbuda hadde «budagjengen» bryggja og forsynt karane som var overmåte tørste. No hadde dei praia ein drosjesjåfør på Hareid og var på veg til Ulsteinvik.

Kome fram på Rise klarde ikkje karane å vente lenger, og beordra drosjen til å stoppe og han med plastnettet med «varer i» var snar ut av bilen, og kameraten hakk i hel for å smake på varene. Sjåføren noterte seg replikkane:

-E det ster't?
-Ja, ej trur du må sløkkje sigaretten meda ej tæ uto toppa.

Innhald

Dei brølende førtiane	side 4
Asbjørn, tre ishavsskuter frå Gratangen	side 9
Frå arkivet – Polarstar	side 14
Eit viktig kulturminne	side 18
Polarstar til ishavet	side 22
Frysefart på Amerikakysten	side 40
Dynamitt og brennevin	side 44
Undervassfotografering	side 47
Polarstar – Helikopter i brann	side 49
Plukkfangst	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: «Polarstar» Foto Webjørn Landmark

ISSN 1891-9480

MS «Polarbjørn», «dei brølande førtiane» og ein fransk flyplass i Antarktis

Av Knut Hustad

Oppå brua på MS «Polarbjørn» konstaterte kaptein Magnar Aklestad at enkelte av havbårene no var oppe i over 25 meters høgde. Så kom der ei melding nede frå mellomdekket frå båtsmann Kåre Urke: «Sikringa av dei to gravemaskinene er på ingen måte god nok. Den eine maskina slingrar no med minst ein meter.» Kaptein Aklestad og mannskapet hans forstod at noko måtte gjerast om ein skulle unngå eit fatalt utfall.

At last på skip forskyv seg på grunn av for dårleg sikring skjer også i dag. Det er ikkje lenger sidan enn april i fjar at det nederlandske lasteskipet «Eemslift Hendrika» fekk stor slagside i havet utanfor Ålesund. Etter kvart miste skipet motorkrafta og faren for at skipet skulle kantre, var stor. Hovudredningssentralen (HRS) og seinare Kystverket vart kopla inn og mannskapet vart berga av redningshelikopter. Men i to døgn vart «Eemslift Hendrika» drivande utan mannskap, og ei tid frykta ein at skipet at skipet skulle drive i land. Skipet hadde 350 tonn tungolje om bord i tillegg til 50 tonn diesel. Det hadde vore ein katastrofe om skipet hadde grunnstøytt, og oljen hadde leke i sjøen.

Men skipet vart berga på Stadhavet under leiing av Kystverket. Årsaka til ulykka var at nokre propellar/trustalar som vart transportert under dekk, forskyvde seg fordi dei ikkje var godt nok sikra. Dermed slo dei hol i to av ballasttankane, og store mengder vatn kom inn i lasterommet, og lasteskipet fekk etter kvart stor slagside. Heldigvis har vi her i landet ei velfungerande redningsteneste som kan redde både folk og skip.

Slik var det ikkje for kaptein Aklestad og mannskapet hans om bord på MS «Polarbjørn» denne aktuelle dagen dei segla i området som gjerne vert kalla «The roaring forties». Skipet



«Polarbjørn» i Antarctic 1986/87. Foto Sigvald Brandal.

var langt utanfor rekkevida til ev. redningshelikopter.

Frå Ålesund

Den 16. oktober 1986 klokka 06 la MS «Polarbjørn» (sjå faktaboks) ut frå kai i Ålesund. Om bord var det eit mannskap på 12. Kaptein var hjørundfjorden Magnar Aklestad. Båtsmann/arbeidsleiar var Kåre Urke frå Ulsteinvik. Skipet var eigd av Rieber, Bergen. Det første målet var Hobart, Tasmania (Australia), men det endelege målet var den franske forskingsstasjonen Dumont d'Urville i Antarktis. For denne turen var då også MS «Polarbjørn» chartra/leigd inn av den franske staten.

No var kaptein Aklestad og mannskapet klar for ein av dei lengste seglasar det er råd å få til frå Noreg. Først var dei ein tur innom Bergen for å bunkre. Så gjekk turen til Le Havre i Frankrike for lasting. Det var mykje gods som skulle



Skipper Magnar Aklestad. Foto Jon Hustad

fraktast til Hobart. To-tre døgn seinare sette det no fullasta skipet kurs mot Cape Town i Sør-Afrika i gjennomsnittleg 12 knops fart.

Då mannskapet på MS «Polarbjørn» såg det vidgjetne fjellet Table Mountain i Cape Town hadde skipet lagt bak seg 6230 nautiske mil (frå Ålesund), men før dei var vel framme i Hobart etter 46 døgns seglas, hadde dei lagt bak seg ytterlegare 6200 nautiske mil. For å illustrere avstanden nemner Magnar, også rutinert selfangstskipper, at det frå Ålesund til Newfoundland er ca. 1900 nautiske mil. Mellom Ålesund og Færøyane er det t.d. ca. 360 nautiske mil.

Lossing og lasting i Hobart

I Hobart, i 20 – 22 plussgrader, var sjauarane/lastemannskapet klare då MS «Polarbjørn» klappa til kai. Mykje ny og tung last skulle om bord, men først måtte sjauarane losse skipet. Det var altså anna utstyr som no skulle vidare til den franske forskingsstasjonen i Antarktis.

Så var skipet igjen klar for lasting. Mange pallar med fat som inneholdt jetfuel/flybensin vart lasta i underrommet. På mellomdekk vart to svære dumparar plassert, i tillegg til to 14 tonns store gravemaskiner på stålbelter.

Gravemaskinene vart plassert på det som vart kalla boksar, dvs. trestokkar på 4 x 4 tommar.

Båtsmann Urke fortel at det i tillegg vart plassert nokre containerar, 20 fotarar, på mellomdekk. På dekk vart ein svær lekter plassert på tvers. Lekteren var så stor at han stakk godt ut på kvar side av skipet.

Men så var det sikringa av denne tunge lasten. Både kaptein Aklestad og båtsmann Urke meinte at ho på ingen måte var god nok. Dei visste kva som kunne møte dei i Sørishavet. Sjauarane hadde sikra ved hjelp av wirar, wireklemmer og strekkfiskar og meinte dette var godt nok. Rett nok var wirane nye, men erfaringane til Urke og Aklestad var at akkurat det kunne vere eit minus – wireklemmene sat gjerne därlegare på nye wirar. Dermed kunne klemmene lettare gli. «I tillegg så kan ein wire strekke seg når temperaturen aukar (t.d. i lasterom)», forklarer Urke. Nei, både kaptein og båtsmannen ville at kjetting med kraftige kjettingbjønnar skulle nyttast til sikring av dei tunge maskinene. Men nei, også representantane for dei franske myndighetene hevda at wiresikring var godt nok, og dessutan vart det for kostbart å nytte kjetting og kjettingbjønnar, meinte dei.

«Vi hadde ikkje noko val, vi måtte berre godta sikringsmetoden til sjauarane», fortel Aklestad, «men før vi gjekk frå kai, la vi inn ein protest på surringa/sikringa til den franske agenten før vi gjekk frå kai.» No var målet Dumont d'Urville, forskingsstasjonen som ligg på 70 grader sør, omtrent på den magnetiske sørpolen.

Roaring forties

Det er havområdet mellom 40. og 50. breiddegrad på den sørlege halvkule som vert kalla roaring forties – dei brølende førtiane. Her bles det jamt sterkt vind frå vest. Tasmania ligg i det nordlege beltet av dette havområdet. Magnar og Kåre er heilt samde i at dei som ikkje har segla her, umogleg kan vite kva grov sjø er for noko. I «roaring forties» kan bølgjene vere både 10 og 15 meter høgare enn bølgjene i Atlanteren når vindstyrken er omtrent den same. Årsaka er at det her er få landmassar som hindrar luftstraumen.



«Polarbjørn» Antarctic 1986/87. Foto Sigvald Brandal

Ein blåsar frå vest

Det gjekk som Magnar og Kåre frykta. Etter to dagars seglas rett sørover kom MS «Polarbjørn» inn i eit område med vind som etter kvart utvikla seg til sterk storm frå vest. Eller som Magnar seier det: «Vi fekk ein blåsar frå vest».

Det utvikla seg raskt. Snart var vindstyrken 30 m/s og bårene kom opp i rundt 25 meters høgde. I den grove sjøen slingra skipet med 50 – 60 grader. Frå mellomdekk fekk Magnar melding om at det gjekk som dei frykta med wiresikringa – sikringa slakna, og no slingra den eine gravemaskina med ein meter frå side til side.

«Vi hadde stramma strekkfiskane maksimalt, men likevel var wirane slakke. Med andre ord skulle det ikkje mange hivertar til før begge maskinene var lause om ikkje noko vart gjort» fortel Kåre Urke. «I så fall hadde ikkje vi sete her», legg han til. Det var heller ikkje råd å løyse wireklemmene og så stramme inn slacken i dette været. Det var berre ein ting å gjere – gravemaskinene måtte kort og godt sveisast fast

til dekket dei stod på. Det var ein jobb for tidlegare verftsarbeidar og no båtsmann Kåre Urke.

Før sveisearbeidet kunne ta til, måtte kaptein Aklestad syte for akseptable arbeidsforhold for båtsmannen, og dei andre som skulle hjelpe han. Slingringa på skipet måtte reduserast. Det var ikkje forsvarleg å sende folk ned på mellomdekk slik situasjonen var no. Det første kapteinen gjorde, var å slå av autopiloten. Så slakka han farta så langt ned som forsvarleg. Deretter «heiv han skipet rundt» slik at han fekk akterenden opp mot vinden. No vart slingringa redusert med 50 – 60 prosent, og dermed kunne arbeidet på mellomdekk ta til. Under denne prosessen la Magnar skipet «rett unna» i 3-4 knops styrefart.

Det første som måtte gjerast var å dekke til pallane i underrommet, pallane som det stod fat med jetfuel på. Store presenningar vart nytta og det var franskemann som kom ombord i Hobart som tok seg av den oppgåva. Kåre Urke forklarer med eit smil kvifor desse pallane måtte dekkast til: «Kombinasjonen av ev. gass frå jetfuel og gneistar frå sveising er lite heldig.»

Eit par av maskinistane kutta vinkeljarn. Det var desse vinkeljarna Kåre Urke brukte til å sveise fast gravemaskinene med. Det var ikkje sjølvsagt at der skulle vere vinkeljarn på skipet, «men vi brukte å ta med ting som vi ev. kunne få bruk for», opplyser Urke.

Etter tre og ein halv time med manuell styring kom meldinga frå mellomdekk som kaptein Aklestad venta på: «Alt i orden. No kan du legge på kurs igjen».

Eit forj.... Isfjell

To-tre dagar seinare, etter ca. 14000 nautiske mil frå Ålesund, var MS «Polarbjørn» på plass ved Dumont d'Urville. Lossinga gjekk problemfritt sjølv om det tok litt tid før ho kom i gang. «Du skjønar at Kåre kan å sveise, og han hadde gjort eit grundig arbeid. Dermed vart det ein del sliping», humrar Magnar.

Gravemaskinene og dumparane vart frakta i land på lekteren. Desse maskinene skulle brukast til å gjere ferdig flyplassen som franskmennene allereie hadde arbeidd med sikkert i 10-12 år, fortel Magnar og Kåre. Men dei to trur knapt at flyplassen nokon gong kom i bruk – kanskje med unnatak av ei prøvelanding eller to. «For ikkje lenge etter dette kom der eit forj.... isfjell innover flyplassen og øydeda nesten heile greia. Då gav visst franskmennene opp», fortel Magnar med eit lurt smil. «Og kor mykje pengar franskmennene kasta vekk på dette prosjektet, er det vel knapt nokon som veit», legg Kåre Urke til.

Etter denne spesielle turen vart det elles eit oppvaskmøte mellom partane, dvs. representantar for sjauarane i Hobart, agenten til chartrarane av MS «Polarbjørn» dvs. styresmaktene i Frankrike og kaptein Aklestad. Dette skjedde fordi Magnar Aklestad hadde protestert på måten sikringa av lasten var utført på og fordi denne sikringa, skulle det vise seg, sette både båt og mannskap i stor fare. Kva som vart resultatet av dette møtet kjenner ikkje Magnar til i detalj, men både han og Kåre Urke la merke til ved seinare turar at ein av «sjefssjaurane» i Hobart ikkje lenger var å sjå.



Lossing med pram, Antarctic 1986/87. Foto Sigvald Brandal

Det å ikkje godta surring/sikring av lasta med kjetting var nok ikkje eit klokt val.

Vel tilbake i Hobart var det tid for mannskapsbytte. Magnar Aklestad, Kåre Urke og dei andre tok no den lange turen heim, men denne gongen med fly.

Fakta:

Magnar Aklestad, f. 1936, bur på Sæbø. Tilsett i Rieber, Bergen, i 24 år som sjøkaptein og islos. Har 24 sesongar bak seg i Antarktis. Han var også ice pilot/islos på den australske isbrytaren «Aurora Australis» som då var innleidt av Australien Antarctic Division.

Kåre Urke, f. 1954, bur i Ulsteinvik. Tilsett i Rieber i 36 år. Båtsmann/arbeidsleiar. Fleire sesongar i Antarktis. Har vore på mange turar saman med Magnar Aklestad.

MS «Polarbjørn»: Ferdig bygd i 1975, Vågen verft, Kyrksæterøra. Lengd 49,5 m, breidde 11,55 m. 929 bruttotonn. Eit spesialskip for polare ekspedisjonar. I 1995 vart skipet seld til – av alle – Greenpeace og fekk då namnet «Arctic Sunrise».

ASBJØRN – Namn på tre ishavsskuter frå Gratangen

Av Magnus Sefland

ASBJØRN. Den første. Eksisterte 1933-1967.

1930-talet:

Asbjørn var ein trekutter, bygd av Johan Drage på Rognan i 1933. Dimensjonar originalt: 80 ft / 107 brt. Maskin original: Bolinder 150 hk. Fiskerimerke T 2 G. Eigar: Haakon Jensen m. fl. Foldvik, Gratangen.

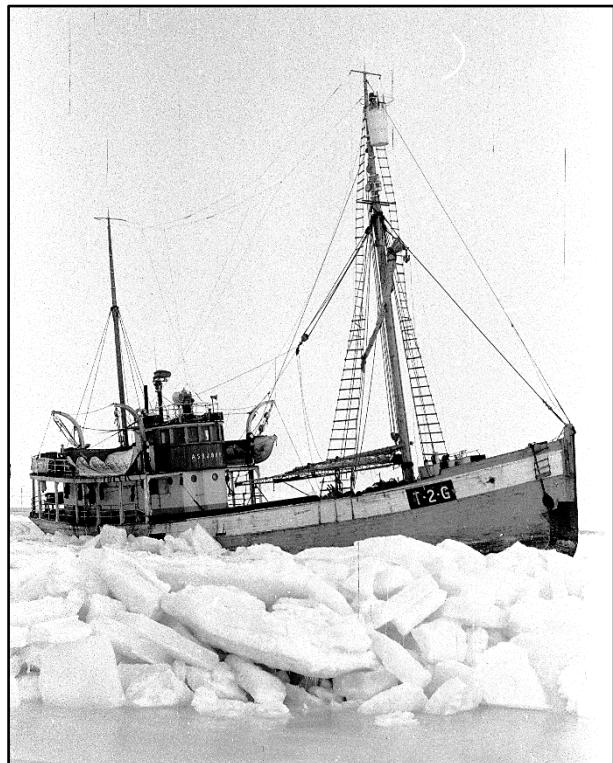
Asbjørn sin første skipper var Haakon Jensen. Skuta vart brukt i fiske og selfangst.

Krigsinnsts 1940:

Gratangen og fjellområda i omlandet var arena for krigshendingar i samband med kampane om Narvik våren 1940.

Under kamphandlingane vart *Asbjørn* rekvisert til krigsinnsts: Skuta gjekk i fart for forsyningskompani under kampane i Narvik- og Gratangen-området. Skipper i den farten var Harald Årsand. Eit anna fartøy i liknande teneste var betelskipet *Elieser 4*, tilhøyrande Den Indre Sjømannsmisjon i Bergen. Begge fartøya var i teneste som forsynings- og troppetransportskip. I krigen sine hektiske situasjoner var dei også i teneste som sanitets- og hospitalfartøy i Sør-Troms. Truleg var dei utstyrt for slik teneste i hast og på provisorisk måte.

Den 1. mai 1940 låg *Asbjørn* saman med *Elieser 4* i Hamnvik på Rolla. I slutten av april vart det sett opp eit sanitetskompani i Balsfjord. Kompaniet vart frakta landevegen til Sørreisa. Derifra vart kompaniet frakta vidare med det rekviserte hurtigruteskipet DS *Dronning Maud*, som tilhøyrde Det Nordenfjeldske Dampsksibsselskap i Trondheim, til Hamnvik. Det var tenkt at *Asbjørn* og *Elieser 4* skulle frakte sanitetskompaniet vidare frå Hamnvik til Foldvik i Gratangen, dit det skulle. Men kompaniet på 119 mann hadde også med tre lastebilar og åtte hestar. Det var meir enn *Asbjørn* og *Elieser 4*



Asbjørn, her fastskrudd i Vesterisen i 1959. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

kunne ta med. Derfor vart *Dronning Maud* dirigert vidare, direkte til Foldvik.

Like før *Dronning Maud* skulle legge til kai i Foldvik, hadde den rekviserte ishavsskuta *Lance* (1938) av Gratangen i transportteneste lossa furasje i Foldvik og var på veg lenger inn over fjorden. Då vart *Lance*, med skipper Joakim Martinsen og ein militær kommandant om bord, angripne av tyske fly med bomber og mitraljøser. Skuta vart berre lite skadd. Dei ansvarlege om bord valde å setje dei fleste folka om bord direkte på land i fjøra der dei var, utanfor busetnad. Dette for ikkje å setje sivilfolk og lokalbusetnad i unødvendig fare. Dei venta nye angrep frå flya.

Flya konsentrerte seg imidlertid om *Dronning Maud*, som heldt på å legge til kai i Foldvik. *Dronning Maud* vart skoten i brann, og 19 personar omkom.

Lance kom til og berga folk som hadde samla seg på hekken av hurtigruteskipet. Skipper Haakon Jensen, reiar for *Asbjørn*, oppheldt seg heime i Foldvik akkurat då *Dronning Maud* vart skoten i brann. Med ein snurpedory hjelpte han

Lance og Joakim Martinsen med å dra den brennande *Dronning Maud* bort frå kaia og busetnaden i Foldvik og ut på fjorden. Der brann skipet ut og sokk.

Etter senkinga av *Dronning Maud* kom både *Elieser 4* og *Asbjørn*, begge i forsynings- og sanitetsteneste, frå Hamnvik til Foldvik. *Elieser 4* frakta omkomne og såra frå *Dronning Maud* til feltsjukehuset i Salangsverket. *Asbjørn* tok resten av sanitetskompaniet frå *Dronning Maud*, ca 60 mann, frå Foldvik til Hamnvik for reorganisering og ny innsats. Under transporten frå Foldvik til Hamnvik var dei tyske flya stadig i nærleiken. Blant anna flaug dei så lågt at flygarane vinka til mannskapet på *Asbjørn*.

Etter 1945 – ei fredelegare tid:

Asbjørn heldt fram i si vanlege verksemd : fiske og selfangst. I 1951 vart skuta forlengd. Nye mål: 93 ft / 140 brt. Året etter – 1952 – vart den originale Bolinderen erstatta av ein firesylindra Alpha på 240 bhk.

I 1956 vart eigarforholda endra. Haakon Jensen fekk med seg sønene Bjarne Jensen og Asbjørn Jensen i partreiarlag, der kvar av dei åtte ein tredjedel av skuta. (Fekk sonen namnet Asbjørn etter skuta? – Eller var det omvendt?).

Asbjørn gjekk ut av teneste som ishavsfartøy ca 1960. Men skuta var i bruk som fiskekartøy til stålkryssaren *Asbjørn* vart levert frå Kaarbø MV i Harstad i 1962.

Våren 1962 vart *Asbjørn* sold til opphogging. Men det drygde eit par år før det hende noko meir. Skuta vart kondemnert i 1964. Til slutt vart ho slept til dumpeplass av MS *Myregga* av Gratangen i 1967.

Asbjørn har fått plass i Krigsseilerregisteret.

ASBJØRN. Den andre. Eksisterte 1962-1970. *Asbjørn* var ein stålkryssar på 116 ft / 311 brt, bygd ved Kaarbø MV, Harstad, og levert i 1962. Motor var originalt: MaK 900 hk. Snurpar og ishavsskute.

Stålskuta overtok namnet og fiskerimerket T 2 G etter den første *Asbjørn*. Eigrarar var partreiarlaget Haakon Jensen og sønene Bjarne



Asbjørn ved Newfoundland 1970. Foto Peder Sørheim, Ishavsmuseets arkiv.

og *Asbjørn* Jensen, alle Foldvik i Gratangen. Fast skipper var Bjarne Jensen.

Asbjørn sitt første tokt var til sildefiske ved Island sommaren 1962. Første ishavstur gjekk til selfangst ved Newfoundland i 1963.

I 1966 var *Asbjørn* til Tyskland og fekk innsett ny motor, ein MaK 1200 hk. (Det er ikkje kjent akkurat kvar i Tyskland dette vart gjort. Men det er nærliggjande å tenke seg at det kan ha vore i Kiel, der MaK hadde sitt hovudanlegg).

Kraftblokk og sildepumpe for snurpefiske vart montert i 1966.

Forliset ved Newfoundland:

I 1970 var *Asbjørn* på loddefiske i vintersesongen. Deretter gjekk skuta som vanleg til selfangst ved Newfoundland. Skipper var Bjarne Jensen, førsteskyttar var Paul Stark og maskinsjef var Frode Lalid.

På feltet fekk *Asbjørn* vanskar med turboen på hovudmotoren. Skuta gjekk til St. John's for reparasjon.

På veg tilbake til feltet møtte skuta därleg ver, med storm, snøbyger og därleg sikt. På veg inn i isen igjen støytte skuta på eit isflak, ein støyt som riste skuta. Skuta må ha fått ein skade i baugen, som ikkje vart oppdaga med ein gong.



Asbjørn forliser. Foto fra Nils Pilskog.

Sjøen strøynde inn, og skuta fekk ei illevarslande slagseite.

Fleire skuter vart tilkalla. *Melshorn* (1956), *Polarstar* og *Kvitungen* (1970) var dei norske skutene som var næraast, saman med den kanadiske *Theta*. *Melshorn* kom først fram og sette ei ekstra lensepumpe om bord i *Asbjørn*.

Den ekstra lensepumpa hjelpte, men ikkje nok. *Asbjørn* låg an til å gå ned. Først vart det meste av det menige mannskapet evakuert. Slik evakuering skjedde i to etapper. Først frå *Asbjørn* til eit isflak, så plukka opp frå isflaket av *Melshorn*. Skipper, førsteskyttar, maskinsjef og kokk heldt ut litt til – før dei også måtte evakuere same veg. Hovudmotoren i *Asbjørn* gjekk framleis, med framdrift på propellen. Tanken var å få den søkkeferdige skuta bort frå flaket der folka oppheldt seg, i tilfelle skuta skulle kome til å kantre til den sida. Skuta støyte mot eit anna isflak og endra kurs: gjekk i

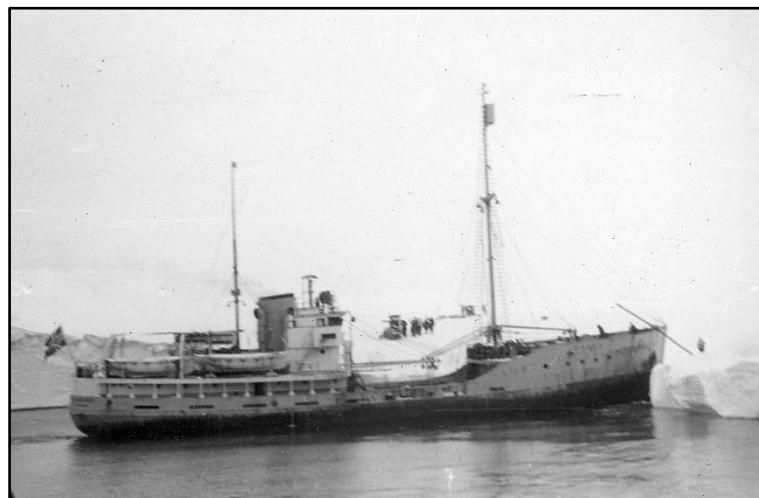
ring – og tilbake med kurs mot flaket der *Melshorn* var i ferd med å ta opp folka. Ei kort stund såg situasjonen ut til å bli kritisk for folka. Men dei kom seg alle til slutt velberga om bord i *Melshorn*. Etter ei tid gjekk *Asbjørn* ned utan at nokon kom til skade.

Årsaka til forliset vart ikkje eintydig klarlagt. Frå *Melshorn* meinte somme å ha observert ei flenge i skroget på *Asbjørn*, anslått til ca fire-fem meters lengd.

Hugo Henke / Polarsirkel / Asbjørn. Eksisterte 1942-1973, med namnet *Asbjørn* 1971-1973. Skuta var den tredje ishavsskuta frå Gratangen med *Asbjørn*-namnet. Ho var likevel truleg best kjend under namnet *Polarsirkel*, som ho hadde lengste tida.

Hugo Henke var ein av fem kombinerte havgåande slepebåtar, isbrytarar og bergingsbåtar som den tyske Wehrmacht fekk bygde under andre verdskrig. *Hugo Henke* vart bygd ved AB Crichton-Vulcan i Åbo, Finland, 1942. Fartøyet hadde slepebåtfasong med overbygg framme og var frå starten dampdrive. Fartøyet vart levert til den tyske tingaren og sett i teneste, mest truleg i Austersjø-området.

Etter andre verdskrig vart fartøyet overført til Storbritannia som krigsskadeerstatning. I 1950 vart fartøyet sold til Otto Holms Sønner i Tromsø, gitt namnet *Polarsirkel* og fiskerimerket T 60 T.



Polarsirkel i sydisen 1956-57. Foto Arne Moldskred

Skuta var på selfangst i Vestisen i 1951, framleis i sin opphavlege slepebåtfasong og med kolfyrt dampmaskin. På den tida bar skuta tilnamnet 'Koloksen'.

I 1952 vart *Polarsirkel* ombygd, fekk overbygget flytt akter og ein MAN dieselmotor på 1200 hk, ubåtmotor. I 1956 var skuta på fangst ved Newfoundland, skipper John Jakobsen, og kom heim med rekordfangst.

Ved årsskiftet 1956/57 var *Polarsirkel*, skipper John Jakobsen saman med *Polarbjørn* (1950) av Brandal til Antarktis med ekspedisjonen som oppretta Norway Station. Der stasjonerte eit forskerlag frå Norsk Polarinstittut i tre år som del av programmet for det internasjonale geofysiske året IGY. I den sørlege sommarsesongen 1957/58 var *Polarsirkel* saman med *Polarhav* av Brandal til Antarktis for belgiske oppdragsgjevarar, også det i samband med det internasjonale geofysiske året.

Frå 1962 og utover bytte *Polarsirkel* motor fleire gonger: Først ein MaK på 1800 hk og deretter ein av same fabrikat på 2200 hk.

I 1968 vart *Polarsirkel* overtatt av Rieber. I 1971 selde Rieber skuta vidare til Haakon Jensen m. fl. i Gratangen, med namnebytte til *Asbjørn*. Den opphavlege *Hugo Henke* vart dermed den tredje gratangsskuta med namnet *Asbjørn*. Alle tre hadde fiskerimerket T 2 G. Skuta heldt fram med snurpefiske.



Asbjørn den tredje forliseri i 1973. Foto Kjell Arne Sundgot

I 1973 kom ei endring i eigarforholda for *Asbjørn*. Bjarne Jensen tok over eigardelen som Haakon Jensen hadde hatt – i tillegg til eigardelen Bjarne hadde frå før.

Tida som skuta hadde under namnet *Asbjørn* skulle vise seg å bli kort, berre to år. Under loddefiske i Barentshavet tok *Asbjørn* ein god fangst 24 nautiske mil nord for Hopen og hadde om lag 5000 hl om bord, dvs. fullasta. På veg til levering av fangsten i Skjervøy kom *Asbjørn* ut i liten, nordaustleg kuling, tok inn vatn, vart ustabil og forliste. Fullasta som skuta var, gjekk ho fort ned. Mannskapet på 13 vart i siste liten berga av snurparen *Flømann* av Hareid, som var om lag ei nautisk mil unna.



Asbjørn med nota langs sida. Foto fra Idar Eklund

I mannskapet frå *Asbjørn* var 16 år gamle Idar Eklund frå Foldvik i Gratangen, nettopp ferdig med skulegang. Berga om bord i *Flømann* fekk han bruke lugaren til styrmann Kjell Arne Sundgot frå Ulsteinvik. Der vart Eklund sin redningsvest liggande igjen. Då Sundgot gjekk i land frå *Flømann* for godt, tok han med seg redningsvesten og tok vare på den. Eklund og Sundgot møttest i Nordkjosbotn 42 år etter



Sterkt minne: Idar Eklund fekk møte halvparten av redningsmennene sine frå Flømann under polarkvelden i Brandal. Frå venstre: Roar Dimmen, Modulf Røyset, Kjell Arne Sundgot, Per Hovden, Einar Bjåstad, Kjartan Bjåstad og Idar Eklund. Det var Kjell Arne Sundgot som lånte Eklund lugaren sin, Roar Dimmen lånte han ei bukse. Foto Ingvild Måseide

Asbjørn-forliset. Då fekk Eklund levert tilbake redningsvesten. På det tidspunkt var Idar Eklund teknisk sjef for bygg og eigedom ved UiT Norges Arktiske Universitet. Ved eit seinare høve møttest dei to – Eklund og Sundgot – igjen ved ein ishavskveld i Ishavsmuseet Aarvak i Brandal.

REFERANSAR

Informant: Webjørn Landmark.

Avis: Vikebladet 27.02.2018.

Litteratur:

Alme, J. B. 2009. Ishavsfolk si erfaring. Trondheim. Tapir Akademisk forlag.

Jacobsen, A. R. 2019. Farlig farvann. Hurtigruten i nord 1940-45. Oslo. Vega Forlag AS.

Johansen, B. 2014. Selfangst – et liv for mannfolk. Melhus. Snøfugl Forlag.

Kristiansen, E. H. 1989. Ishavsfart fra Gratangen og gamle Ibestad. Alta. Eige forlag.

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

Nettet:

Ishavsmuseet Aarvak: Skutekatalog.

Klouman, Fredrik: ‘Angrepet på «Dronning Maud» 1. mai 1940, Foldvik. Med Odd Johansens historie og Helge Bindingsø’. April 2018.

Krigsseilerregisteret.

Sjøhistorie.

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



«Polarstar» blir med i letingen

Skuta har forlatt Newfoundland med full fangst og går nordover.

«Nordkyn» til
Siglufjord, «Sørøy» på 18 V.

Flyene og selfangerne fortsetter letingen.

(Avisa Tromsø 18. april 1952)

Etter hva skipsreder Martin Karlsen i Brandal opplyser til «Tromsø»s Ålesund-korrespondent, vil «Polarstar» som nå har forlatt fangstfeltet på Newfoundland med full fangst, på hjemturen følge den nordlige rute og delta i ettersøkningen etter de fem savnede selfangstskutene i Vesterisen.



«Polarstar» går opp til Kap Farvel og følger iskanten nordover gjennom Danmarkstredet så langt det måtte være hensiktsmessig. – «Polarstar» er den første norske selfanger som denne sesongen har tatt last på Newfoundland. For en tid siden hadde skuta 16.000 dyr inne, og med en noenlunde rimelig fordeling mellom store og små dyr, skulle skuta kunne ha en fangst på ca. 18.000 dyr. Dette tallet er imidlertid ikke bekreftet av rederiet.

Distansen mellom Belle Island på Newfoundland og det sjøområdet i Danmarksstredet der vrakrester ble meldt observert, er ca. 1200 nautiske mil lang – eller om lag 100 nautiske mil lengre enn distansen mellom Tromsø og vrakrestenes sist kjente posisjon. «Polarstar» vil således ha vel så lang vei frem til det aktuelle område som korvetten «Sørøy» hadde fra Tromsø – og den full-lastede skuta vil selv om den gjør temmelig god fart, neppe kunne seile ut de 1200 nautiske milene på under 4-5 døgn.



«Polarstar» ved Kap Tobin 1949. Etter fangstturen i 1952, med ei tøff oversegling med lasta skute, vart gangane akter innebygde. Foto frå Sigmund Bøe.

Vi kjenner ikke tidspunktet for «Polarstar»s avgang fra Newfoundlands-feltet, men man kan neppe regne med at skuta vil være fremme i det

sjø- og isområdet som letingen bør konsentreres før tidligst kommende mandag.

Fra Oslo blir det gjennom NTB meldt:

«Når de norske selfangerne forlater Newfoundland i de nærmeste dager, vil antakelig to av dem følge iskanten langs sørrenden av Grønland og nordover».

Utenom «Polarstar» er det så vidt vites bare «Selbarden» som har så stor fangst at den kan antas å ville forlate feltet med det første. Peder Brunvold, Skjelman som er medeier i «Selbarden» opplyser imidlertid på «Tromsø»s henvendelse at han ikke har kjennskap til at «Selbarden» er klar til å forlate feltet i nær fremtid.

Alle de nord-norske stålsfangerne på Newfoundland – «Norsel», «Nordbjørn», «Polarsirkel», og «Selbarden» - er trolig like velsikket som noen utenlandske isbryter til eventuelt å unnsette folk som måtte bli funnet inne i drivisen. Det ville derfor være mer enn bra om disse båtene kunne bli så tidlig ferdig med fangsten at det kan bli aktuelt for dem å delta i ettersøkningen. Båtene har dessuten den fordel at de sannsynligvis befinner seg nærmere Danmarkstredet enn noen russisk eller amerikansk isbryter en måtte få tak i.



Selbarden. Foto fra Arnljot Rolansen.

Henvendelse til Washington og Moskva.

Fiskeriministreren, statsråd Peder Holt, opplyser til NTB i går formiddag at det er sendt henvendelse både til Washington og Moskva om

å stille isbryter til disposisjon for ettersøkningen i Vesterisen. Henvendelsen ble onsdag sendt fra Utenriksdepartementet til de norske ambassadene i de to hovedstedene, og det ble spurt om landene kunne stille isbrytere til disposisjon hvis det skulle bli nødvendig i forbindelse med letingen.

Nytt møte i dag

Det vil bli holdt et møte i Fiskeridepartementet i dag kl. 9 der en vil trekke videre retningslinjer for ettersøkelsearbeidet. Formannen i Ålesund Rederiforenings selfangstgruppe, skipsreder Martin Karlsen, Brandal, vil etter hva «Tromsø» får opplyst delta i dette møte. Formodentlig møter også skipper Kvien som med «Veslekari» kom tilbake fra Vesterisen før påske. På grunn av den lange avstand er det så vidt vites ikke mulig for noen representant fra Tromsø å delta i møtet.

Dårlig vær hindrer letingen i stredet

Det er trolig dårlig vær i Vesterisen der letingen pågår. I går fortsatte flysendingen, men etter hva Fiskeridepartementet opplyser, med et redusert antall fly. Letingen fra luften var sannsynligvis hindret av dårlig sikt.

Etter opplysninger fra Vervarslinga for Nord-Norge var det i går trolig snø og sludd og liten ONO kuling i det aktuelle farvann.

Dårlige radioforhold

Hammerfest radio opplyste i går formiddag på «Tromsø»s henvendelse at radioforholdene var dårlige natt til i går, og det lyktes ikke å oppnå skikkelig kontakt med de skutene som leter. Snøbyger forstyrret hver gang man hadde oppnådd forbindelse. Bruddstykker av samtaler skutene imellom fortalte imidlertid at det ikke forelå noe nytt. Man regner med at uværet er gått forbi, slik at skutene som søkte inn i isen for å finne avhold, nå igjen leter seg sørvestover langs iskanten.

«Nordkyn» til Siglufjord, «Sørøy» på 18 gr. vest.

Korvettene møtte som kjent bare styggevær under overfarten og kl. 20 onsdag kveld da SKN

i Tromsø hadde forbindelse med fartøyene, meldte «Nordkyn» at skipet hadde fått lekkasje på rør i en av sine to kjeler. Kjelerørslekkasjen tærte sterkt på fartøyets ferskvannsbeholdning, og skipet ba om og fikk tillatelse til å søke nærmeste islandske havn for å få skaden utbedret. «Nordkyn» som trolig hadde blåst av den skadde kjelen, la deretter om kursen og gikk inn til Siglufjord dit den trolig kom ved 13-tiden i går formiddag. «Sørøy» fortsatte vest over etter den opprinnelige plan.

Under slingringen ute i sjøen var det ikke mulig for maskinfolkene på «Nordkyn» å konstatere hvor stort omfang kjelerørskaden hadde, men operasjonssjefen ved SKN, kapteinløytnant Stenmark, regnet da «Tromsø» hadde en samtale med ham i går formiddag, med at det ikke ville ta lang tid å utbedre skaden. -Det dreier seg bare om valsing av en del kjelerør, og det er en forholdsvis enkel operasjon som ikke krever særlig tid eller omfattende verkstedutstyr.

Det er forutsetningen at «Nordkyn» straks kjelerørskaden er utbedret, skal slutte seg til «Sørøy» og lete sammen med den.

Operasjonssjefen opplyste at man ikke hadde hatt forbindelse med korvettene siden kl. 20 kvelden i forveien, men man regnet med at «Sørøy» var på 18 gr. V like etter midnatt natt til i går.

Professor Sverdrup i Norsk Polarinstitutt og flere andre av polarekspertene i Oslo mener i følge NTB at det ennå er store sjanser for at folkene er i god behold og er kommet på isen, og de sier alle at letingen bør fortsette i lang tid framover og med alle midler. Regjeringen har gitt Fiskeridepartementet fullmakt til å treffe de bestemmelser som er nødvendig i sakens anledning.

I ishavskretser ser man mer pessimistisk på situasjonen, men det understrekkes over alt at letingen må fortsette med full kraft inntil drivisen er fullstendig undersøkt.

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

700 37 900

www.aasenbil.com



POLARSTAR 75 ÅR

M/S Polarstar

1948 – 2023

Jubileumsfeiring ved Ishavsmuseet på Brandal

24. – 27. august

Foredrag av isbjørnforskar Thor Larsen, konsert med Bergen
Shantykor, besøk av Kaptein Ishav og mykje meir.

Følg med på www.polarstar.no og www.ishavsmuseet.no
for meir program.

www.facebook.com/aarvak - www.facebook.com/mspolarstar

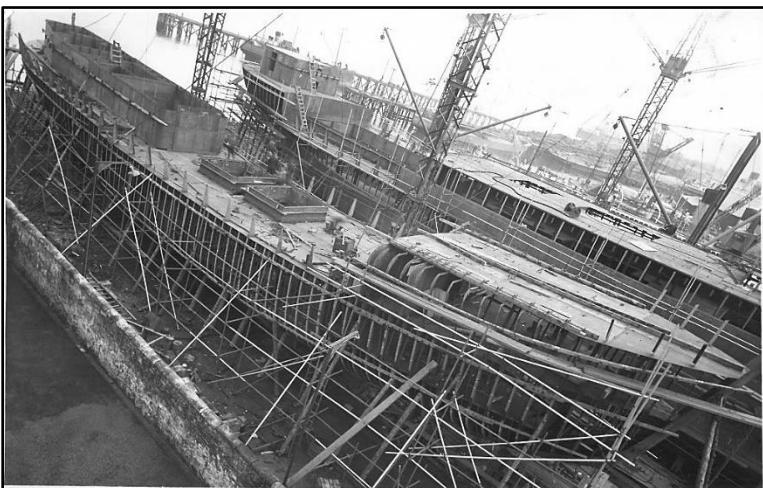
Norges første selfanger i stål. «Polarstar», eit viktig kulturminne.

Av Webjørn Landmark

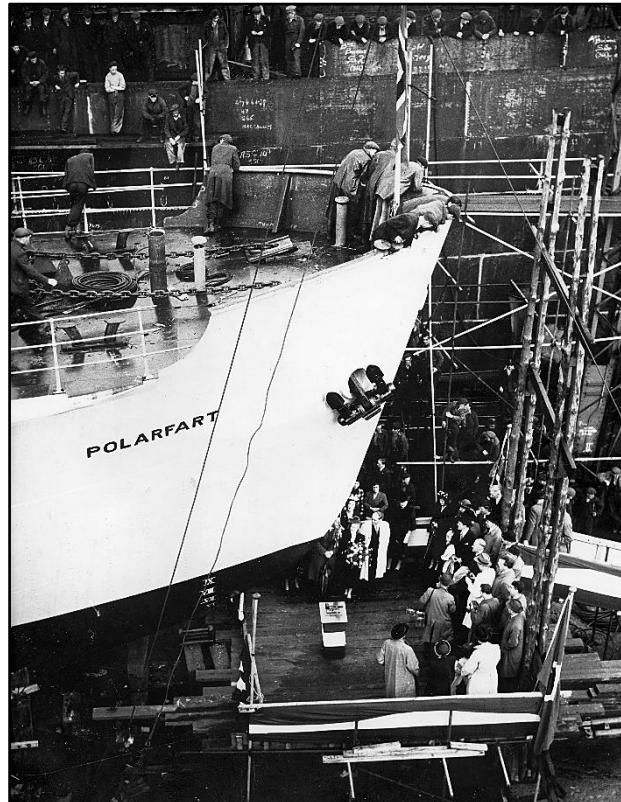
«Polarstar» var første spesialbygde selfangstfartøy i stål, bygd på James Lamont verftet i Glasgow, Skottland i 1948. 24. – 27. august 2023 skal 75 års jubileet til «Polarstar» feirast ved Ishavsmuseet på Brandal.

Skuta var delvis sveisa og delvis klinka. Seinare har det også vorte sveisa rundt naglane i huda. Skuta hadde måla: LOA 151 fot, 424 brt. Den hadde ei maskin av typen Atlas Polar diesel på 900 hk.

Eigarar var Martin Karlsen, Peter Karlsen, Karl Karlsen og Kristoffer Marø. Sistnemnde var skipper om bord frå den var ny i 1948 og fram til 1952. Marø var arkitekten bak denne nyvinninga. Han hadde lang røynsle frå fangst i ishavet der han byrja alt i 1900 som fangstmann på «Minna». Seinare var han skipper på ei rekke skuter, mest kjent vart han nok frå tida på «Polarbjørn». Det mangla ikkje på skeptiske røyster til å bygge ei selfangstskute i stål. Mange meinte det ville gå gale, slo ein sprekk eller hol i stålskuta ville ikkje dette sige seg til att slik som det var på treskutene.



«Polarstar» under bygging.



«Polarstar» under dåpen i juni 1948, døypt av Borgny Karlsen, med dei feiande flotte namnet «Polarfart». Foto frå James Lamont samlinga.

«Polarstar» var første gang på selfangst i 1949. Den var bygd først og fremst for selfangst, men hadde ei rekke spanande oppdrag med ekspedisjonar og frysefart. Med fryseri i rommet, som også var ei nyvinning, kunne den ta mange frakteoppdrag, og gjekk mykje i frakt av matvarer til og frå Canada, USA, Tyskland, Danmark, Sverige og Polen. Eit litt spesielt frakteoppdrag var då den gjekk fullasta med dynamitt frå Canada til Venezuela. Returlasten var brennevin.

Skuta var på selfangst ved Newfoundland kvart år frå 1949 og fram til 1982 då den var – i lag med «Melshorn» og «Veslemari» – siste norske skute på selfangst der. «Polarstar» var såleis den skuta som fangsta lengst av dei norske på Newfoundland.

I 1952 vart gangane på begge sider innebygd. Skuta hadde ein lei tendens med å fylle seg med sjø når sjøen kom bakfrå, og skuta var treg med å kvitte seg med vatnet att. Etter ei heller tøff oversigling frå Newfoundland med lasta skute i 1952 gjekk skipper Marø og 1. skyttar Sigmund

Bøe i møte med Karlsen og la fram ideen om å bygge att gangane. Dette vart gjort, og med innebygde gangar fekk skuta meir oppdrift og låg betre i sjøen. I første omgang vart gangane innebygde fram til akterkant rorhus, seinare har dei blitt innebygde heilt fram.

Tre år seinare fekk den nytt Liaaen propellanlegg med vribare vingar, og med alle kontrollar frå tønna. I 1966 fekk den ny hovudmaskin; ein Deutz på 2000 HK. Denne maskinen står framleis i skuta. Samstundes vart skuta overført frå Polarfart AS til Martin Karlsen AS.

Då Martin Karlsen og Kristoffer Marø bestilte den nye skuta i Skottland, meinte dei at dei hadde funne eit feiande flott namn: «Polarfart».

Men det var nok ein og annan verftsarbeidar som drog på smilebandet der dei måla namnet på skutesida. Engelskkunnskapane var noko svakare blant nordmenn den gongen, og det tok litt tid før eigarane innsåg at dei hadde sytt for litt latter og moro ved namnevalet. Dei engelske ordbøkene forklarer den siste delen av namnet – «fart» – som det folkelege ordet på det som i medisinske termer heiter «expel intestinal gas from the anus». Altså: Å sleppe ut tarmgass. Eller fise, på meir daglegnorsk. «Fart» er også brukt i omtale av menneske. Då er det tale om folk som er mislikte, irriterande og ubehagelege – som i «the old fart», den gamle surpompen.

Den nybygde selfangaren gjekk frå verftet i Glasgow i 1948 under det ikkje lenger så stolte namnet «Polarfart». Men reiarane forstod at dei hadde gjort ein blunder, og fekk raskt påført skuta det nye namnet «Polarstar» då dei kom til Ålesund og Liaaen verft for ferdigstilling av skuta ut på hausten 1948.

«Polarstar» var ei topp moderne skute då den kom til Noreg hausten 1948 og fekk fiskerimerke M-14-HD. Det var også den største norske selfangar på den tida.

Mannskapslugarane var store, og ombord var det ein komfort ein berre kunne drøyme om på ei ishavsskute. I skipperlugaren var det til og



«Polarstar» på Newfoundland i slutten av 1960-åra. Foto frå Johan Petter Holtet.

med badekar! Det var lugarar med køyplass til 36 ombord. Etter avslutta selfangsttur i 1949 gjekk skuta rett i teneste for Konglege Danske Handel i fart på Aust-Grønland. I 1961 vart det montert undervasskamera på skuta. Oppdraget var og fotografere dei transatlantiske telefon og telegraf kablane mellom Europa og Nord Amerika.

I 1968, rett før fangstslutt, miste «Polarstar» roret. «Martin Karlsen» kom til og fekk slepe «Polarstar» heim. Oppunder norskekysten rauk sleparen i eit forrykande uver, og skuta dreiv hjelpelaust rundt. Til slutt lukkast det «Martin Karlsen» og få ein ny slepar ombord ved å feste i ei blåse på sleparen og la den drive ned til havaristen.

Alt i 1964 var «Polarstar» chartra til oljeleiting av det canadiske selskapet GSI. Skuta vart såleis ein av dei norske pionerbåtane på oljeleiting. I åra etter var skuta ute på mange slike liknande oppdrag for ulike aktørar, utanom selfangstturane. I 1971 vart skuta hyra av eit Fransk firma som skulle leite etter olje ved Edgeøya. På dette oppdraget var det også med helikopter. Dette var vanlegvis stasjonert på land, men om kvelden den 1. november vart det for mørkt å flyge til land, så helikopteret vart tjora på helikopterdekket på skuta.

Neste morgen når dei skulle ta av var dekket rima, og helikopteret dreia brått og rotorvengen kutta av eit mastestag for deretter og treffe ein



Mekanikar og pilot passar på sine to helikopter på dekket til Polarstar, Vibe ekspedisjonen til Aust-Grønland 1975. Foto frå Liv Skarbakk

av davitane. Det tok fyr i motoren på helikopteret og brennande bensin rann utover dekk fram mot bruvingane. Mannskapet kom til og fekk tippa helikopteret på sjøen.

Også sommaren i 1973 var «Polarstar» engasjert til oljeleiting på Edgeøya. Under manøvrering til Rieber kaia i Tromsdalen vart dei overraska av sterk straum og vind og dreiv ned på Tromsøbrua utan at dei klarte og unngå det med vidare manøvrering. To taubåtar kom til og assisterte «Polarstar», men dei kom seg ikkje klar før straumen slakna av.

«Polarstar» skulle også få mange år på Svalbard. Frå 1970 var skuta baseskip for ekspedisjonar der. I første rekke var det Norsk Polarinstitutt som var oppdragsgjevar. Etter selfangstsesongen i 1979 vart skuta hyra inn av den Norske stat til å overtake som sysselmannsbåt på Svalbard.

Denne kontrakten vart stadig fornya, og «Polarstar» fungerte som sysselmannsbåt kvart år frå omlag midten av mai til fram under jul til og med 1988. I alle desse åra på Svalbard har den assistert å berga ei rekkje fartøy i farvatna rundt Svalbard.

Frå 1990 var «Polarstar» tilbake på Svalbard, denne gang i turistfart for Svalbard Polar Travel.



«Polarstar» ved Svalbard, her under Sysselmannstida. Foto frå Roar Lien.

Mens små og dårlege skuter gjekk med passasjerar kun i Isfjorden og på vestsida, var «Polarstar» fantomskipet som gjorde rundtur på ei veke kring heile Svalbard.

I åra 1989 til 1998 var den årvisst på selfangst i Vestisen. Etter selfangstturen til Vesterisen i 1998, fekk ikkje skuta lenger godkjente papir til selfangst, og det vart då også slutt på farta for Svalbard Polar Travel. Skuta vart no tatt ut av drift og lagt i opplag. Etter ei tid vart den seld til Atlantic Marine AS for opphogging og sal i deler.

Leiinga på Ishavsmuseet såg verdien av å ta vare på den ærverdige skuta, og ei gruppe entusiastar med Bjarne og Lars Brandal i spissen tok utfordringa og sette i gang ein redningsaksjon for å bevare skuta for etterslekta. Etter ein stor dugnadsaksjon og ei gruppe sponsorar, vart «Polarstar» sett i stand igjen, og var klar for fangst i Vesterisen igjen i 2005. Skuta var også på selfangst i åra 2006 og 2007.

Etter dette kom det nye og strengare reglar, og eigarane makta ikkje og ruste ut skuta på nytt, og den stod igjen i fare for å verta opphøgd. «Polarstar» vart til sals igjen i 2008, og ei ny gruppe med entusiastar med Willy Nesset i spissen overtok skuta og berga den frå opphogging for andre gong.



«Polarstar» ved ankomst Polen 2013.

«Polarstar» er heilt klart ei skute med stor historisk verdi. Det var den første stålskuta til Noreg, og den, førebels, siste skute på selfangst frå Sunnmøre. Svært mange frå Brandal, Hareid, Sunnmøre og ja, heile landet, har eit nært forhold til «Polarstar». Det mest karakteristiske og spesielle, er nok at ho har same linjene og i grove trekk same utforminga utvendig som skuta hadde i 1948 då ho kom. Ikkje mange om nokon som har endra utsjånad så lite på 75 år!

I desember 2013 går «Polarstar» til Stettin i Polen for ei full overhaling og restaurering. Det er då Willy Nesset som eig skuta og står bak den omfattande restaureringa i nært samarbeid med Riksantikvaren som verner skuta.

Riksantikvaren ser på «Polarstar» som det viktigaste polarhistoriske fartøy som framleis flyt, og er ein viktig båt i norsk polarhistorie. «Polarstar» kom heim til Brandal i august 2017 restaurert for over 20 mill. kr.

I mai 2022 kjøper Ishavsmuseet M/S «Polarstar» gjennom Veteranskutelaget Polarstar. Først og fremst for å bevare skuta for etterslekt, men også for å bruke den aktivt i formidlinga av selfangst- ekspedisjon og polarhistorie. Eit viktig kulturminne.



«Polarstar» klar for avgang heim til Noreg i august 2017. Reiar Willy Nesset vert interjuva av Polsk fjernsyn på dekk før avgang.

Plukkfangst:

«Polarstar» har 20.000 sel inne.

«Sjannøy» av Ålesund er kommet hjem fra Vesterisen med ca. 2800 dyr. Skuta hadde 1200 kvitunger og 7-800 gammeldyr, resten var blueback. En av Møreskutene i Vesterisen skal gå direkte til Newfoundland for å fortsette fangsten.

Største fangst der vest har «Polarstar» som har 20.000 sel inne.

«Polarstar» blir på feltet, skal ta 2000 dyr til. Frå Ålesund meldes til «Nordlys» at «Polarstar», den nye stålselvangeren frå Brandal, før påske var tenkt å gå hjemmover frå Newfoundland, sjølv om skuta kunne tatt enda endel dyr. Det var annenturen som lokket. Imidlertid har man ombestemt seg, særlig da spekkprisene ikke synes å bli helt tilfredsstillende. «Polarstar» oppgir nå at den vil fange enda et par tusen dyr før den legger ut på hjemtur.

(Avisa Nordlys 12. april 1950)

Med «Polarstar» til Ishavet

Av Ragnar Thorseth (tekst og foto)

Ishavet er fortsatt eventyret, selv om gamlekarene sier at det ikke lenger er hva det engang var. Om bord var vi alle sammen smittet av polarbasillen, og etter en overfart på nesten åtte døgn nådde vi iskanten. Her lå to andre sunnmørsskuter, «Polaris» og «Kvitungen», som også skulle drive selfangst.

Hvert år i mars ligger et 30-tall-skuter, karakteristiske med ishud og høye rigger, og gjør klart i de to selfangstbyene Tromsø og Ålesund for å gå til fangstfeltene ved Newfoundland og Vesterisen.

I år gikk de åtte største skutene til Newfoundland, der Norge har drevet selfangst siden 1939 for å fange den norske kvoten som er på 60 000 grønlandssel og 10 000 klappmyss av en totalkvote på 150 000 grønlandssel og 15 000 klappmyss.

Det har i alle år stått ry av selfangerne og deres harde yrke i kamp mot sterke naturkrefter for å skaffe seg et utkomme, og inntil for få år siden var inntekten fra Ishavet ofte de eneste kontanter for folk fra avsides bygder og fjordstrøk som gjerne bemannet skutene.

I dag har selfangsten som næring ikke den samme store betydning som før, men fortsatt er den en viktig del av leveveien for mange. De norske skutene ved Newfoundland henter år om annet hjem fangst til en førstehandsverdi av 10-15 millioner kroner i skinn og spekk. Og etter at varene er foreldet, det skjer også i Norge, er verdien blitt mangedoblet.

Men det har reist seg sterke kritiske røster som selfangsten. Særlig fra USA, der kanadieren Brian Davis og hans organisasjon i år samlet protester fra en million amerikanere mot det de kaller norske fangstmenns barbariske drap av nyfødte selunger.

Ishavet er ikke lenger hva det engang var, sier de som reiste på sin første tur til de islagede viddene etter sel for 20 år siden og mer.



Polarstar og Brandal ved kai på Brandal.

For en førstereis og knapt «hårfast» som undertegnede, som i to måneder har skiftet blokk og blyant for fangstmannslivet med hakapik, stål og kniv som viktigste redskap, har det likevel vært en opplevelse som ikke bare frister til gjentakelse, men nesten krever det.

Visst var det lange og kalde dager på isen med en knurrende skrubbsulten mave, blåfrosne fingrer og såre tær i våte støvler. Men frosten satt ikke lenger i enn sokkeskiftet brukte på å tørke, og sulten måtte like fort vike for en sen, men god middag i messa. Vel var hendene lange og stive etter slit og kav med tunge skinn og skrotter, men ikke verre enn at en times sjau på dekk i grålysningen hver morgen var oppmykningsterapi god som den beste gymnastikk.

Og hva veier slike forbigående plager mot spennende dager på leting etter fangst, mot en stekende solskinnsdag på isen, eller livet sammen med hardbalne og lystige fangstmenn?

Overseilingen til Newfoundland er gjerne det en fangstmann minst liker ved fangstlivet på dette feltet. Nesten åtte døgn brukte vi med «Polarstar» på de knapt 2000 nautiske milene over havet, til vi nådde iskanten etter en overseiling med vind bare opp til en god kulings styrke.



Polarstar, oversigling til Newfoundland.

Om Vårherre og været ville der verste, kunne det like gjerne tatt 20 døgn, og selv de kraftige stålskutene som driver på dette feltet nå, har år

om annet kritiske timer med ising, storm, slingring og sjø så svær at den delvis har fylt tønnene 25 meter over dekk. Og ekstra oljetanker i rommet på 5-6 tonn har slitt seg og truet med å rase gjennom skutesidene og senke skuta på få sekunder.

Stort sett går tiden til sjøvakter og soving de første dagene, senere også til smiing av slirer og hakapikskraft, spleising av knebel og dratau, sliping av kniver og hyggestunder i salongen over en flaske øl når sjøstyrken omsider sementerer seg i mer og mindre skvetne maver vest i havet et sted mellom Island og Grønland.

De første kalde varsler om at vi nærmet oss iskanten, fikk vi etter syv døgn i sjøen. Da begynte det jevne draget fra motsjøen som ble kastet over bakken og innover skuta å ise og legge seg i stadig tykkere lag over løst og fast, rigg og rekkverk, mast og bommer, og smekre stålwirer ble i løpet av få morgentimer på tykkelse med den kraftige stålmaskinen som også øket tilsvarende i omfang. Ut på morgenkvisten måtte vaktene ut og banke is med store tunge trekøller, en kald og våtsam, men likevel frisk jobb etter så mange døgn med praktisk talt lediggang.

Mot midnatt nærmet vi oss iskanten. Kulingen var kvass, men sjøen moderat, noe som fortalte vår erfarte skipper, Johan Holstad, at vi hadde is til luvart.

Det kan blåse riktig friskt under overfarten og da er det ikke lett å berge seg tørrskodd over dekk.

Det er alltid noe eget med det første møtet med iskanten. For førstereisene er det noe helt nytt og spennende uprøvd, men også i gamlekarene med en årekke bak seg på Ishavet kribler det av forventning etter å møte igjen dette elementet som lover god fangst, men som også når storm og skruing setter inn, kan høste grovt blant skuter og menn.

Vi har gått alene over Atlanterhavet i år, men inne i isen noen timers kjøring foran oss ligger to andre sunnmørsskuter, «Polaris» og «Kvitungen», som vi skal holde følge med inn

gjennom isen og til kvitungekastet. Det er vanlig praksis at flere skuter holder lag inn gjennom baksen som så tidlig i sesongen kan være uggjennomtrengelig for en skute, men overkommelig for to eller flere. Skuta som går først kan lett sette seg fast i et knep mellom flere store floer, og da kan verdifulle timer og kanskje døgn gå tapt i forsøk på å spreng skuta løs med dynamitt. Er en derimot to i følge, kan kameratskuta kjøre seg fram på siden og løsne en, og er en tre skuter sammen, er en stort sett trygg mot å sette seg fast så sant ikke isen er helt teit.

Vi skrev fredag 14. mars den dagen vi baugt oss inn gjennom isen, tre sunnmørsskuter i følge med «Polaris», og senere «Polarstar» som hadde den største maskinen, i teten.

Kvitungekastet der grønlandsselen har født sine unger for et par tre dagen siden, er lokalisert ved Square Island, øst for Newfoundland. Det er mye sel og den ligger i et 30 mil langt belte nordover, opplyser norsk-kanadieren Karl Karlsen fra Halifax, som i år som i alle år etter krigen har vært ute med fly og funnet selen. Men isen er vanskelig å forse, og ingen av de 16 skutene, 8 norske og 8 kanadiske, når inn til selen den dagen.

Vi har likevel hatt nok å gjøre om bord i «Polarstar». Vi har tatt av lukene og toppet bommer. På hver av de to winsjetromlene har vi lagt på ca 500 meter jollewire, tynn stålwire til å dra om bord dyr og skinn, og oljen i ekstratankene i rommet er fylt på de regulære tankene og ekstratankene igjen fylt med sjøvann. Det gjelder å ha tung skute i isen. «Polarstar» er lett på baugen, og det er der vekten må vere når vi skal knekke de store ubrutte florene for å nå inn til kastet 80 mil inne i isen. Vi har ryddet akterrommet og kledd skottene med plast, vi har vasket lugarer, styrehus og ganger, vi har hatt saltkjøtt og flesk til middag, vi har laget entringsslisker og vi har kvesset kniver.

Det er alltid spennende timer om bord i en selfanger første dagen i isen. For førstereisene,



Frå tønna på Polarstar

som det er seks av om bord, er selvsagt opplevelsen størst. Men også veteranene har fått glimtet i øynene, og det er trangt i styrehuset der de fleste av den 18 mann store besetningen er samlet for å følge kampen med isen og løpende radiotelefonsamtaler skipperne imellom. Skipper Johan Holstad har vært i tønna siden vi begynte å gå i teitisen og styrer skuta derfra.

Det går mot kveld, og i morgen 15. mars starter fangsten, men vi er ennå langt unna kastet. En gang kjører «Kvitungen» og «Polaris» seg fast og vi må snu for å løse dem.

«Polarstar» er veteranen blant skutene som driver selfangst på Newfoundland. Hun er bygd i 1948 i Glasgow som den første norske stålfanger, og var den gang nærmest en sensasjon som selfangeren fremfor noen. Men skuta var også velbygd for å gå i frysefart, drive tråling eller snurping. Nå er hun ikke lenger den

smidigste skuta i isen. De runde bollete skrogene til de nyere skutene snor seg vel så lett fram under gunstige isforhold. Men når det gjelder å hamle opp med storbaksen eller brøyte seg gjennom teit skjellis, er det bare et par skuter som kan bauge side om side med oss og våre 2200 hestekrefter. Og ingen av skutene har det vakre skroget som «Polarstar»: lang, slank og stilren og en lyst for øyet der hun hvit og nypusset og ennå ikke merket av isen knuser seg vei.

Vi er ett med skuta i dag.

Det er ikke noen ensartet gruppe, mannskapet på «Polarstar», selv om de fleste er veteraner og har mange turer til isen og ekspedisjonsturer til arktiske og antarktiske farvann bak seg. Men grunnene de har for å reise er stort sett de samme. De er alle smittet av polarbasillen og må av gärde når det lir på senvinteren og andre lengter mot vår og sommer. Det er håpet om fortjeneste, spenningen og det friske, sunne livet på isen som drar.

Ta for eksempel maskinsjefen om bord, 67-åringen Sigurd Heggem fra Ålesund, som i syv år har vært pensjonist, men som etter en gang ville se igjen isen og selen og reiste. Men så er det også noe spesielt mellom «Polarstar» og «Gamlechiefen». De har holdt følge siden skuta ble bygd i Glasgow for snart 30 år siden og helt til Heggem ble pensjonist. «Polarstar» og Heggem har seilt frysefart mellom Newfoundland og statene i mange år. De har vært på ekspedisjonsturer til Grønland og Svalbard. De har drevet hvalmerking i Atlanterhavet og langs Afrikakysten, fjernsynsfotografert telefonkabelen mellom USA og Europa og drevet oljeleting ved Amerikas kyster lenge før noen her på berget drømte om annet enn sild og makrell i Nordsjøen. De har fraktet dynamitt fra Canada til Venezuela og rom tilbake, og først og sist har de drevet selfangst.

-Ingen ting kan måle seg med de arktiske farvann, og ekspedisjonsturene til Grønland var dem jeg likte aller best. Det var naturen, korte

overseilinger fremfor å drive med langfart, opplevelsen å møte fangstfolkene i deres små samfunn som dro, seier veteranen Sigurd Heggem, som i mellomkrigstiden var ute i langfart i 9 år sammenhengende, og i et par år av disse gikk i koprafart på den gang ennå jomfruelige sydhavsøyene.

- Om Heggem reiser på Ishavet også neste år?

- Tja. En gang må vel være den siste, og Newfoundland blir vel kanskje i drøyeste laget. Men en ekspedisjonstur til Svalbard tar jeg gjerne!

Vi går hele natta gjennom i tett is i skinnet fra en lyskaster fremst på bakken, men håpet om å nå fram til selkastet og fangsten som åpner om få timer, svinner raskt. Vi har ligget faste alle tre skutene i nesten fire timer i et slags trekantdrama med bare en snau halvmeters klaring til «Polaris» og «Kvitungen», før vi kom løs ved dagry.

Spenningen stiger ennå noen hakk ut på formiddagen da vi får høre over radioen at den kanadiske «Arctic Explorer» er inne i kastet og i fangst og melder om fine forhold og sel nok til alle.

Mannen i tønna banner med seg selv, bakker kvasst et par skutelengder for å få god sats, og lar de 2200 siente hestekreftene i maskinrommet få sparke fra så akterskipet rister vilt og folk under bakken må meinholde seg for ikke å bli slått helseløse mot skott og dørk, når baugen spiser seg innover 2-3 meter tykke storflorer og kløyver dem som knekkebrød. Nå blir ingenting spart!

Slik går det flak i flak utover formiddagen og ettermiddagen. Fra tønna har vi nå i et par timer sett de andre skutene langt foran oss. De fleste er kommet i fangst og radioen forteller om finfine forhold og mye sel.

Så endelig. Ved kaffetid åpner isen seg noe, og midt i kveldsmaten kommer tredjeskytter Rolf Nakken stormende inn i messa og roper: «Alle mann ut!»



Skyttar klar på baugen.

Vi er snart inne blant selen. Ventetiden er slutt. Fra bakken kan vi se de andre skutene fremfor oss og snart ser vi også selen. Gamle hunnseler tegner seg klart av mot den hvite isen som svarte prikker så langt øyet kan se, mens kvitungene viser seg som små hvitlodne dotter utover isen.

I den stille kveldslufta henger skriket fra tusen struper, nesten som fra et stort fuglefjell, og utover horisonten i vest en glødende sol på hell som kaster sine siste blodrøde stråler over sel og skuter, fangstmenn og is.

Blod og sel på Newfoundlands-isen

Hvert år i begynnelsen av mars samler flere millioner grønlandssel seg inne på St. Lawrencegulfen og på isen øst for Newfoundland, på «fronten» for å føde sine unger, kaste som det heter blant selfangerne. Noen dager senere legger også klappmyssen seg opp på isen for å kaste sine unger, blueback'en, og samtidig starter selfangsten. Først på kvitungene, senere blueback'en, hettakallen og klappmyssen. Her forteller Ragnar Thorseth om hvordan kvitungefangsten og klappmyss-fangsten foregår.

Fangstliv på Newfoundland er blod, slit og svette, men også smil og sol over hvite vidder. Mye sol.

Fangstfeltene ligger på omrent samme breddegrad som Paris, og når mars- og aprilsol

får slippe gjennom skoddehavet, og det gjør den som oftest hver dag mot slutten av sesongen, blir vårt hjemlige påskefjell blekt og tamt i sammenlikning, og skituren over vidda en kjedelig mars mot våre bukkesprang fra flak til flak, over skrugarder og langs våte vokker.

Fangstlivet er først og fremst en jobb. Og ikke ser jeg noe galt eller umoralsk i at fangstfolkene liker jobben sin.

Det kan av og til være nyttig å minne seg om at steika vi har til middag ikke er laget av nordsjøolje – i alle fall ikke foreløpig – og at lammekotelettene for ikke så lenge siden hadde bare skinn og ull og breket lystig i skog og mark.

«Polarstar» rakk så vidt inn i selkastet første fangstdagen, 15. mars i år. Vi fikk en god time på isen og 120 dyr som var nok til at førstereisene fikk det første innblikk i fangst og flåing – den først «timen» hadde vi forresten allerede før avgang fra Ålesund hos byveterinæren. Om natten flyttet vi litt på oss for å få en bedre utgangsposisjon for neste dag, og vi la stilt fremfor en god «teig» i det 15 mil lange og 3 mil brede selkastet.

Når kvitungene først er funnet er det slutt på letingen og jakten. Da er det arbeid – og hardt arbeid. Skipperen i tønna liker best krumme rygger ute på isen der han kommer etter med skuta og joller skinndungene om bord, og er det noe han ikke liker, sparer han verken på stemmebånd, vokabular eller lungekraft for å gi sitt mishag til kjenne.

Skipper Johan Holstad på «Polarstar» var ikke noe unntak i så måte, selv om han til vanlig ikke var av dem som kjeftet og smelte i utide. Men tente han først, ble det ikke spart på kruttet der i tønna heller. Da var det den arme fangstmanns trøst at det ene ordet var vanskelig å skille fra det andre, selv om tonen ikke var til å feil av.



Skipper Johan Holstad styrer skuten fra tønna.

Vi arbeidet i bredden, to og to mann sammen. Vi så oss først ut et sted der vi fant nok dyr til en passelig dunge på 5, 10 eller 20 skinn, alt ettersom hvor tett dyrene lå, og begynte arbeidet.

Kvitungene ligger stort sett stille og har ingen anelse om hva som skjer når skutene nærmer seg. Fangstmannen går gjerne inn på dyret bakfra og knuser først skallen med et kraftig slag av den runde baksiden på hakapiken eller hammeren på slagkroken, alt etter hvilket våpen den enkelte fangstmann foretrekker. Deretter blir hakapiken eller slagkroken snudd og et nytt kraftig slag driver den 10 cm lange piggen dypt ned i hjernen på dyret. Så blir dyret snudd på rygg og tre dype snitt med kniven åpner dyret fra snute til baksveiver og kutter de to store pulsårene slik at dyret blør seg tomt på et par minutter.

Avlivingen skjer hurtig og effektivt uten at det er mulig å feile, og flåingen kan ta til så snart dyret har blødd seg tomt og det er slutt på refleksbevegelsene. Å hevde at kvitungene blir

flådd levende som visse selfangstmotstandere gjør, er ikke bare løgn, men umulig.

Men så lenge fangsten står på, er det hverken tid til å reflektere over selfangstprotester eller våte kvitunge øyne. Dagene denne fangsten står på er få, og vi konkurrerer med andre skuter og må ligge frampå for å holde bredden på «teigen» vår, som vi markerer med flagg på skindungene. Det er lite populært hos skipperen i tønna at mer enn to mann flokker seg sammen, eller at vi arbeider oss sammen i en kile og plutselig ikke har flere dyr å arbeide med, men ferske slakteplasser foran oss.

De fleste selmødre stikker i vokkene eller pustehullene når fangstfolkene nærmer seg. Hannene ser vi ikke i det hele tatt. Bare en og annen blir liggende tilbake for å forsøre ungen sin, og dersom hun ikke rømmer med milde trusler som rop, fekting med armer og hakapik, skal hun få ligge og beholde ungen. Instruksen seier at det ikke er lov å ta voksen grønlandssel i ungelægrene, og det er forbudt å ta mødre som forsvarer ungene sine.



Fangstmann Stein Arthur Myklebust klar til å hoppe på isen.



Sel jolles inn frå isen.

Denne regelen blir også respektert av fangstfolk flest – i alle fall om bord i «Polarstar» - og den håndfull med voksne dyr som ble tatt i kvitungekastet av fangstfolk fra «Polarstar» var dyr som ble drept i nødverge når de gikk til motangrep på folk i arbeid.

De voksne dyrene ser ellers ikke ut til å bry seg så svært mye med fangstingen utover selens naturlige nyskjerrighet over det som skjedde på isen. Det eneste kunne være en og annen selhunn som kom opp på isen og luktet på en nyflådd skrott. Selen forlater så likevel ungen når den er 8-10 dager gammel og diingen slutt. Kvitungene har i løpet av disse dagene tredoblet sin vekt til gjennomsnittlig 35 kg, og har fått et 3-4 cm tykt spekklag under skinnet.

Den kvite ullpelsen begynner samtidig å «reke», og kvitungen går nå over i lurvestadiet og er ikke pelsvare før den har fått nye dekkhår og blir kalt svartbak og senere gråunge.

Det er et festlig liv i et ungelæger en solskinnsdag. Rundt pustehullene ligger det tett i tett med unger og selmødre og skrik og skrål

fra tusenvis av struper fyller luften. Det er forresten fantastisk at en selmor kan finne igjen ungen sin etter at hun har vært en tid i vokka. Isen er stadig i bevegelse, og det samme er ungene. Men når hun kommer opp, nøyer hun seg ikke med den første og beste kvittassen. Hun kan vise en rørende omsorg for ungen, som for eksempel når isen teitner til og begynner å legge flak på flak i store, drepende skrugarder. Ungene har ennå ikke lært å passe seg, og erfarne fangstfolk har ofte sett skrugarder inne i selkastene dekket av blod fra knuste selunger. Men de har også sett at selmoren har skubbet ungen foran seg på isen for å unngå slike farer.

Og selvsagt blir også fangstfolkene sjarmert av de kvite ullballene, om ikke så fatalt forelsket som en av fangstmennene på «Polarstar» ble det, da han fikk se en kvitunge ligge hjelpelös i en råk.

Han satte i gang en redningsaksjon i første omgang for å få nok et skinn på dungen. Men i løpet av bergen som slett ikke var ukomplisert i slakk sørpeis, kom dyret mer i sentrum for aksjonen enn skinnet. Og da han



Polarstar tar seg frem gjennom isen.

hadde fått nøstet vel opp på isen, hadde han ikke hjerte til å slå det i hjel, men gikk plystrende videre til neste slakteplass!

Kvitungefangsten kan være dager i storm med meterhøy nysnø over is og vokker og temperaturer ned mot minus 30 grader. Det kan være dager med teit is og kilometerlange marsjer med skinn i dragtauet og jollewirene når skuta ikke klarer å bauge seg inn til selen. Og det kan være dager og uker fastskrudd og innfrosset langt fra sel og andre skuter.

Slike dager hadde vi heldigvis ikke i år. Tvert imot var været under kvitungefangsten sjeldent godt til å være så tidlig på året, med en varm sol over skyfri himmel de fleste dagene. Likevel var det kalde timer, særlig når det led mot kveld og sola gikk ned og det var slutt på fangstingen. Da var det en sælebot å finne seg et dyr, flå det og sette seg på det varme spekktykke skinnet og stikke våte støvler og frosne fingrer i en dampende varm skrott.

En munnfull ungdyrblod gjorde også underverker i en hustrig skrott for dem som hadde mave til det...

Den 19. mars satte vi punktum for kvitungefangsten. Vi hadde tatt 4000 dyr av kvoten vår på 7500 grønlandssel, og til sammen hadde de 8 norske skutene tatt 35 000 dyr av den norske kvoten på 60 000 grønlandssel.

Samtlige skuter satte nå kursen mot klappmysskastet og fangsten på hettakallen, klappmyssen og bluebacken, ungen til klappmyssen, de virkelig gullkantede skinnene som skal gi topplott.

Vi hadde flaks og fant klappmysskastet alt samme kvelden, og da morgenens rant den 20. mars og fangsten åpnet var vår skute alene på dette kastet.

Ikke før var det blitt skikkelig lyst ved 6-tiden, så begynte skuta å sige inn i kastet og snart smalt det jevnt fra de tre skytterene på bakken. Isen var slakk og fin å gå i, og klappmyssfamiliene, som i motsetning til grønlandsselen er fulltallige, lå tett i tett med en familie på hvert sitt flak.

Skytterne på bakken konsentrerte seg først om å skyte hettakallen. Den stikker gjerne av og dykker i vokka når den ser fare nærmere seg, mens hunnen som regel blir liggende for å forsvare ungen. Som regel må det minst to velplasserte skudd til i skallen for å ta livet av en velvoksen hettakall, og kulene blir «levert» fra sikre skyttere på bakken, alt mens skuta slingrer og slår mot seige flak. Deretter får hunnen sin bekomst, det klarer seg som regel med en kule, og så snart skuta siger inntil flaket, jumper to mann ut på isen, en med hakapik for å slå i hjel dyr som det ennå måtte være liv i, og for å drepe bluebacken som lite forstår av det som går for seg. Hakk i hæl med mannen med hakapiken kommer en mann med jollewiren og wireknebelen som blir festet rundt baksveivene på de døde dyra.

Og lenge før dyra er kommet om bord, trass i at vinsjen går for fullt, og ennå mens karene som



Polarstar i klappmyssfangst.

har vært ute på isen løper for livet for å rekke om bord, slår skipperen i tønna full fart forover så en stakk med nød og neppe får en fot på entringsslisken og en hånd på rekka og hvid seg om bord. Og snart smeller det på nytt på bakken, nye dyr felles og hives om bord.

Men det må gå fort og effektivt. I år var den norske klappmysskvoten på bare 10 000 dyr. Tidligere var den 15 000 dyr, men nå har Canada fått 5000 av den, og på de 10 000 er det fri fangst blant de norske skutene til totalkvoten er nådd. Dermed gjelder det å være om seg de toppen fire dagene fangstingen varer.

Og fort ble de fanget. Altfor fort for stakkarene på dekk.

Det ble 650 dyr på «Polarstar» den dagen, men så ble den også sesongens lengste.

Vi hadde vært oppe klokken 4.30 den morgen for å ranke opp i stabler den siste dagsfangsten med kvitunger og få rent dekk. En times tid senere startet klappmyssfangsten, før vi hadde fått tid til så mye som å tenke på frokost, og først

ved 20-tiden smalt de siste skuddene fra bakken. Da hadde vi nesten halve arbeidet igjen.

Men humøret var ikke å klage på, heller ikke hos skipper Johan, da han smilende kom ned fra tønna etter en 15 timers tørn der, og kvitterte for innsatsen med å bære ut en kasse pils til tørste struper.

Vi jobbet til klokka 2.30 neste morgen og stupte til køys med den «trøst» at vi skulle purres til ny dyst klokka 4.

Det var første dagen etter klappmyssen....

Blant veidemann og «villmenn»

Ishavslivet blir aldri ensformig som andre former for fangst og fiske kan bli det. Det er stadig noe nytt og spennende, som vannfylling i isen, tuskhandel med kanadiske selfangere og møte med newfoundlandsk «landfangere» som driver sitt yrke i skrøplige 30-40 fots båter, langt ute i isen....

Var det slitsomt i kvitungefangsten og i klappmyssfangsten, så var plukkfangsten det rene latmannslivet.



Fint vær på fangstfeltet og en liten pause til øre for fotografen.

«Polarstar» fikk ca 1200 av den norske kvoten på 10 000 klappmyss, og det var et hederlig resultat. Klappmyssfangsten var i det hele tatt nokså jevnt fordelt med største fangstene til de to nordnorske skutene «Kvitebjørn» og «Nordvarg», og vi andre lå ikke så langt etter. I klappmyssfangsten som i kvitungefangsten var det godt vær og fine isforhold.

Mens kvitungefangsten og klappmyssfangsten er kort og hektisk med store dagsfangster, byr plukkfangsten på stort sett rolige dager.

Da jakter vi på grønlandsselungene som ikke lenger er kvitinger, men har tapt den hvite ullpelsen og har passert stadiet som «lurv». Kvitingene har fått ny pels under den hvite, nesten som gammeldyrene, og blir nå kalt svartbak eller gråunge, alt etter hvor langt den har kommet i pelsskiftingen.

Skutene har forlatt klappmyssfeltet og gått tilbake til kvitungekastet, eller rettere så langt sørover en tror det har drevet med isen de dagene klappmyssfangsten har vart.

Men nå er det ikke lenger noen samling på dyrene som er forlatt av sine mødre. Kastet er opprevet, isen er omkalfatret og dyrene ligger sperdt over store områder, slik at nesten all fangst av gråunger skjer fra skuta. Det er bare unntaksvis at vi får sende folk på isen som i kvitungefangsten, og et par hundre dyr på den dag blir regnet som et godt plukk.

Vi har nå god tid til å sove ut etter strevet i kvittingen og klappmyssen. Vi vasker lugarer, slåss om lesestoff som det er altfor lite av om bord, og en og annen kveld går vi på sida med andre skuter, både norske og kanadiske, for å få bunkers. «Polarstar» har ikke nok bunkerkapasitet til en Newfoundlandtur, men det byr likevel ikke på noe problem, så godt som samarbeidet er både de norske skutene seg imellom og med kanadierne.

Vi som er fangstfolk, det er 9 av oss, har delt oss inn i to vakter, som er nok til å ta unna de dyrene som kommer over rekka. Vi perfeksjonerer oss i flåing og bruker stoppeklokke. Halvminuttet brukte vår beste mann på et dyr, og det er godt. Undertegnede som også prøvde seg, jeg skal



Mannskapet klar til ny fangstdag på Newfoundland i 1975: Bak i oransje kjeledress inspektør Martinsen. Vidare frå venstre: Stein Arthur Myklebust, Trygve Søvik, Leif Otto Åsebø, (?) Johannessen, Arnt Skinnes, Ragnar Thorseth, Oddvar Bjørge og Bernt Ove Arnoldussen. Skyttarane er alt på isen som små prikkar ute til høgre.

ikke nevne tid, ble rådd til neste år å ta med motorsag, om han skulle vise sin klasse.

En mann spikket båt, noen utvekslet erfaringer som nydimmete fra militæret, de som ville fikk prøve seg på å skyte gråunger fra bakken, og de mest forherdete av oss drakk opp den rektifiserte spriten til inspektøren og selforskeren som var med på turen.

-Det må da være bedre måter å nytte slike edle varer på enn å konservere mark og testikler, var resonnementet, et motiv som ikke holdt for noen rett, og slett ikke om bord i «Polarstar».

Men det er en annen historie....

Under bakkingen inn i en storis hadde vi bendet rorstammen slik at vi så vidt fikk svinge styrbord. Dermed hendte det ofte at vi ikke

nådde de skutte dyrene med langtroa fra bakken, men måtte jumpe ut på isen med slagkrok og dragtau og hente dyrene inn til skuta.

Jumper-essen om bord på «Polarstar» var så avgjort 17-åringen Stein Myklebust fra Ålesund med opphav i solide ishavsskipere på både fars- og morssiden.

Han for ledig og lett fram over slakk knultreis, og det er vel omtrent bare Vårherre som har overgått ham når det gjelder å gå på vannet, som når den gode Stein fryktløs og i slentrende trav forserte nattgammel is, tynn og knakende, for å få fatt i en gråunge som lå utenfor skuddhold fra bakken.

Våt ble han selvsagt mer enn en gang, men ingen sure miner av den grunn. Han var forresten litt av et muntrasjonsråd den samme Stein. Kvikk og bitende i replikken som få og til tider et Ishavets svar på Stutum. Fra før lyder fangstmannen mange navn, som Ishavets glade borger, veidemann og ishavsgast.

Og ikke minst var det et svært ung mannskap på «Polarstar». Eldstemann blant de 9 fangstfolkene var bare 28 år gammel, en lyshåret

bjønn fra Volda som sin unge alder tross har 13 turer bak seg på Ishavet. Gjennomsnittet lå på 4-5 turer. Tok vi gjennomsnittsalderen til hele mannskapet ble heller ikke den stort over 30 år, men antall ishavsturer i gjennomsnitt langt høyere.

Selv om en selfanger er et nokså isolert samfunn og vi normalt ikke er under land hele turen, har vi god kontakt med de andre skutene. Vi fangster jevnlig flere skuter i lag, og en fordel ved å ha Fiskeridirektørens inspektør om bord, var at de andre skutene hver kveld over radioen måtte rapportere inn dagsfangst og posisjon til «Polarstar». Da var det trangt om plassen i styrehus og radiorom.

Og så var det kveldene vi gikk på siden av andre skuter, og særlig populært var det å ligge natt over sammen med kanadiske skuter med kjente navn som «Brandal», «Martin Karlsen» og «Teron» og som hører til samme rederi som «Polarstar». De seiler for øvrig alle under en skipper Marø, sønnen av den kjente Ålesundskipperen Kristoffer Marø og brødre av Bernt Marø.

Da samlet skipperne seg i sine salonger, mens fangstfolkene møttes i lugarer og messer og drev tuskhandel i stor stil. En spekkete norsk islender eller lusekofte var gull verd for mange newfoundlandsk fangstmenn, mens deres ditto rødrutete jakker sto like høyt i kurs hos våre folk. Brune gummistøvler gikk over rekka i fleng fra «Polarstar» i bytte for filtføre «nuffesko» - og kanadiske sigaretter, tro det eller ei, smakte bedre i norske ganer og våre sigaretter bedre i deres. Norske varmedresser og kniver gikk i bytte for kanadiske, til sist ble slagkrokene kingset mot kanadiske treklubber. En oppelling dagen etter viste at vi bare hadde en eneste slagkrok igjen, men da var vi heldigvis ferdige med smådyrfangsten.

Hvem som tjente på handelen, må fuglene vite, men moro var det åpenbart mens det sto på, og det var vel det viktigste.

Det bød også på variasjon å ligge på sida av norske skuter, som da vi f.eks midt i

gammelfangsten bunkret olje fra Tromsøskuta «Kvitbjørn», som dagen etter skulle starte på hjemtur.

Andreskytteren der om bord var etter det som ble fortalt, Ishavets mest populære mann da «Kvitbjørn» hadde ligget på siden av et par kanadiske skuter og han hadde kjørt fransk og dansk smallfilm i en fullsatt messe. Men sant skal være sant, han fant også et interessert publikum i messa på «Polarstar»...

Det mest minnerike møtet hadde vi likevel en av de siste dagene under plukkfangsten. Til da hadde jeg trodd at de norske veteranene i sine skrøpelige båter var de kaldeste fiskene i isen, men da vi så hva slags fartøy newfoundlandsk landfangere bruker i 1975, var det tid for å revidere mening.

Det var tre stykker av den som lå i lag ute i isen da vi kom oppunder, trebåter på mellom 30 og 40 fot og hver med et mannskap på 4-5 mann.



Besøk langs siden av Canadiske fangere.

Det er ca 200 båter som driver selfangst på denne måten og de deler en kvote på 30 000 dyr og fanger for det meste årsunger og brunsel, ett og to år gammel grønlandssel. I motsetning til de store selfangerne tar disse også skrottene av dyra og leverer kjøttet ferskt iset i land for 150 kroner dyret til sammen for skinn, spekk og kjøtt. Skipperen på den største av båtene fortalte av de lastet 300 dyr og regnet med å ha tatt dette i løpet av 14 dager.

De ristet forferdet på hodet da de hørte at vi dumpet kjøttet av dyrene, og her ligger en viktig innvending mot norsk selfangst. Ungdyrkjøttet er virkelig førsteklasses mat også for folk, og burde kunne utnyttes bedre. Men skal så skje må det trolig bygges nye båter for dette formålet.

Men en kan godt være enig med de kanadiske landfangerne i at ungdyrkjøttet bør utnyttes bedre.

Men tilbake til våre kanadiske kolleger i derse miniskuter. En hadde mistet roret i isen og skulle slepes inn til land av kameratbåten. Men problemet var hvilken posisjon de hadde, noe som navigasjons-system på «Polarstar» fortalte. Det fortalte også at landfangerene lå nesten 20 mil lengre av land enn de hadde trodd – en for øvrig vanlig oppdagelse når newfoundlandere spør etter posisjonen.

Dagen før hadde en annen av disse båtene som også hadde lidd havari, tent røykbål på isen for å bli lokalisert av en isbryter som hadde gått ut for å hjelpe. «Veslemari» så røyken, trodde skuta var i brann, og brøt av fangsten for å gå til assistanse...

Når isforholdene derimot er gunstige og isen setter selen inn på bayene, fanger de selen fra land og bruker traktorer, weasels og hester for å dra sammen skinn og skrotter. Men med slik is som i år, måtte de bruke båtene sine som de resten av året driver linefiske med. Da hender det ikke sjeldent at de kommer på avveier. Et år tok «Polaris» opp en slik landfanger helt ute ved iskanten. Da var folkene om bord forfrosne og utsultete og nært ved å gi opp.



Vår kvinnelige stuert Liv.

Men ikke alltid er der noen som kan berge, og tapslistene for denne gruppen selfangere er ikke små.

Vi har kvinnelig stuert på «Polarstar» i år. Der er Liv Johansen, 36 år og fra Brandal. Hun er ikke den første kvinne som har vært med til Newfoundland, tidligere et år mønstret forloveden til stuerten på en av skutene på som mess, og for mange år siden var en kvinnelig journalist med. Men Liv Johansen er den eneste som har reist som stuert, og trolig også den eneste kvinne som har vært med på vanlig dekksarbeid på selfangst.

Men hun reiste ikke for å markere kvinneåret.

-Jeg var med «Polarstar» på ekspedisjonstur til Svalbard i fjor sommer som kokk, og fikk nærmest «pålegg» av reder Petter Karlsen om å mønstre som stuert på selfangeren, forteller Liv Johansen, som også har flere år bak seg i utenriksfart.



Kontakten heim fra fangstfeltet. Arnt Skinnes (f.v.) Leif Otto Åsebø, Inspektør Martinsen og Stein Arthur Myklebust.

-Helst hadde jeg sett at jeg hadde en jobb i land, men det har vært vanskelig å få der jeg bor, og ettersom jeg har en jente på 11 år og nå holder på å bygge hus, kommer det godt med å gjøre noen penger i en fart.

-Vil du anbefale andre kvinner å reise på Ishavet?

-Ja, send gjerne noen kvinnesakskvinner bortover. Jeg er tilhenger av lik lønn for likt arbeid, men det er ikke alt arbeid vi kvinner er like godt fysisk utrustet til å klare som menn, som for eksempel selfangst. Jeg misunner ikke fangstfolkene det de tjener. De må sannelig jobbe for det.

Sier spinnesidens representant på selfangst i år, som på tross av sitt «fysiske handikap» ikke sto tilbake for noen manlig stuert når de gjaldt å koke og stelle mat til en skrubbssulten vargflokk på 18 mann, og attpå til fikk tid til å gå på isen med niste og drikke når vi ikke hadde tid til å gå om bord til middag, og til å kjøre vinsjen i gammelfangsten.

Som mannskap på «Polarstar» får vi prøve det meste. Vanntankene om bord er heller små, og da maskinen som lager drikkevann streiker, og stuerten serverer kaffe som smaker som den var kokt på flaut sodavann, må vi om kvelden etter at fangstingen er slutt, gå på leting etter vannflak.

Det er også noe nytt i en fangst som aldri er kjedlig, men stadig byr på noe uprøvd for en førstereis på Ishavet.

I selfangstens første år var det et konstant problem å skaffe nok drikkevann. Ferskvannet som lå i store dammer på isen, ble av en eller annnen merkelig grunn ikke sett på som brukbart. Hvem som «oppdaget» dette tindrende klare og velsmakende vannet, og først tok det i bruk, vites ikke, men regn- og smeltevannet som ligger i tonnevis på store flak har senere og med rette fått ord på seg for å være noe av det beste drikkevann som fins.

Vi går i bekmørket på utkikk etter vannflak i lyset fra lyskasteren på styrehustaket som sveiper fra bord til bord. Vi finner omsider et kjempeflak, og etter å ha testet at det er av rette sorten og ikke inneholdende saltvann, fortøyer vi i flaket og fyller opp tankene.

Om natten duker noen av oss til matgilde på stekt ryggkjøtt og sveiver – en Ishavets delikatesse – og går stappmette til ro til toner fra isflak som skurrende kjærtegner skuta i den slake dønningen.

Etter gammelselen

Selfangsten drives forsvarlig fra norsk side, hevder inspektør Jan Martinsen, som var observatør på fangstfeltet. Han brakte med seg fire selunger hjem fra feltet. Zoofysiologisk Institutt skal forske videre....

Den første gammelselen vi tok på «Polarstar» var en dauing, men de 1800 neste var levende nok! Vi lå og plukket gråunger, de nå tre uker gamle ungene til grønlandsselet, til det siste, men da «Kvitbjørn» om kvelden den 2. april meldte over radioen om en dagsfangst på 1500 dyr og en selreim så lang og tett at skipperen, «han Arvid» ikke hadde sett maken på over ti år, fikk også vi fart på oss.

Etter at grønlandsselet har forlatt kasteplassene inne i Gulfen og på Fronten, på østsiden av Newfoundland, drar selen nordover lang Newfoundland- og Labrador-kysten langs



Fine fangstforhold på Newfoundland 1975.

isbeltet som for hver dag blir smalere og smalere.

Utenfor Belle Isle-stredet, det smale sundet mellom Newfoundland og Labrador, møtes selen fra Gulfen og Fronten, og selen kan telles i millioner når den samler seg for å pare seg og legger seg opp på isen i lange tette reimer for å felle den gamle pelsen.

Det var en slik reim «Kvitebjørn» hadde funnet etter å ha fulgt selen nordover langs Newfoundland-kysten, og nå stevnet vi nordover, alle skutene som ennå lå igjen og ikke hadde tatt full kvote av ungdyr. Det var «Polarstar», «Veslekari», «Veslemari» og til sist «Polaris» som hele turen hadde vært forfulgt av uhell og maskinhavari. Dette fikk skipper Rødbeck fra Langevåg til hver kveld å pøse edder og galle og gloende eder over eteren om maskindelene som skulle bringes ut med helikopter, men som aldri kom. Da var vårt kors, en forvridd rorstamme som bare ga ti-femten grader styrbord ror, atskillig lettere å bære.

Vi går nordover mesteparten av natten og vi kjører hardt. I den smale lysstrålen som viser vei et par hundre meter fremfor oss, snor vi oss mellom florene med 10 mils fart og vel så det.

Isen er slakk og de 2-3 meter tykke flakene som dundrer mot baugen, knuser vi lett. Skuta har nå begynt å bli tung med fullt akterrommet av skinn og spekk og 6 – 700 smådyr i forrommet.

Det er førsteskytter Ove Gjerde som har vakt, og han sparer hverken is eller skute der han står med hode ut av den åpne styrehusruta med en hånd på reverseringen og en på styremaskinen. Småflakene og florene knuser vi som kjeks, men blåisen som ser likedan ut i skinnet fra lyskasteren, er farlig som fjell – selv for de tommetykke stålplatene i baugen på «Polarstar».

-Ka' i heitaste e' ditte? Ville messen vite da han kom opp i styrhuset og fikk se isen svartprikket så langt øyet rakk, som var det århundregammel slueskitt på et vindu.

Ti timer, ti rotbløyter og tre klesskift senere, visste han det så han neppe glemmer det mer. Det var «gammalhunden».



Isen svartprikket så langt øyet rakk,

Vi så og luktet gammelsen omtrent samtidig fra dekk. Svarte prikker toppet seg over lange slake dønninger i isen og den søte, litt kvalmende lukten av brunst, kom drivende fra selflokken med vinden.

Først gikk de tre skytterne ut, med rifler og ammunisjon. Hundre meter etter kom spretterne, en for hver skytter. De har som oppgave å sprette og blodtappe de skutte dyrene slik at skinnene ikke blir isbrente og ødelagte. Og til sist, hundre meter bak der igjen, kom to flåere etter hver skytter og spretter.

Det ble en dag vi sent glemte, denne søndagen 13. april. Det var sel i tusentall, men råtten og slak is og tungdønning av værste slag. Det var mer åpent vann enn is, og de få flakene som var, lå delvis dekket av snø slik at vi like gjerne landet til maven i sørpe som på hard is når vi hoppet.

Storbåra som kom rullende fra havet i øst, skapt av en vedvarende pålandsvind, dro flakene snart sammen og snart ifra, og nåde den stakkaren som ble fender mellom slike kolosser.

Vi bet tennene sammen og jumpet, uvisse på om vi rakk fram til neste flak og uvisse på om satsen holdt. Begge deler endte som regel med å lande på vannet i vokka. Vi ble stående landtroll på småflak og måtte vente til flakene drev sammen igjen, samtidig som vi prøvde å padle med hakapik eller geværkolbe som åre.



Skinndunge jolles om bord.

Og foran oss bjeffet geværene, og sente kuler på avveier hvinte over hodene på oss som bisvermer. –Men de du hører er de ikke så farlig med, trøster skytter Sigurd Haugland da vi møttes på et flak. De syngende har alt passert. Det er verre med dem du ikke hører noe til. Det er dem du skal se opp for! ...

Likevel skjer det aldri skyteulykker på Ishavet, i alle fall har det ikke hendt i nyere tid. Skytterne er folk som kan jobben sin og ikke skyter før de er sikre på å treffe, og sjeldent på så langt holdt som hundre meter.

Men til å begynne med hørtes det nifst ut når vi arbeider oss gjennom selen, 9 skyttere og tre mannskap i bredden.

Det var ikke mange som tørrskodd klatret sliskene på «Polarstar» den kvelden.

Illest ute var likevel Oddvar Bjørge, samfunnsfagsstudent fra Ålesundkanten som for i år - og trolig også flere år – hadde gjort ishavsgast av seg.



Selskinn til tining langs rekka etter ankomst Brandal.

Han datt i vokka i tykk seig sørpeis for elevte gang og klarte ikke å komme opp ved egen hjelp, men fikk etter en tid ropt på skytteren sin som kom til og hjalp ham opp på «tørr is». Da han ble dradd opp etter flere minutters kamp i isvannet, hadde han mistet både kniv og slire og den ene støvelen og var selvsagt nedkjølt til kistetemperatur. Den eneste flaksen han hadde hatt, vat at han minuttet i forveien hadde levert fra seg tre tunge pakker med ammunisjon som det er spretterens lodd å bære.

Langt fra skuta var han, men med nyvunnen erfaring som ikke blir lært ved noe universitet, sprettet han seg et nyskutt dyr, stakk sine iskalde hender og føtter i en varm vom før han trasket videre mot neste dyr og skuta.

Det er ikke å fortenke den sympatiske samfunnsviter i at han barføtt og hakkende av kulde ønsket seg tilbake til tempererte lesesaler ved Universitetet i Bergen der han haltet fra skrott til skrott.

Men det var så vidt jeg vet eneste gangen også, for neste år skal han på Ishavet på nytt!

Livlig gikk det også for seg om bord i skuta som kom etter og jollet skinndungene om bord. Takket være isen var dungene små, ofte bare ett og to dyr, og messen og smørereren som hadde den blandede fornøyelse å jumpe med jollewiren og hekte på skinnene, fikk virkeli vise at de kunne svømme.

Eneste trøst for messen var at stuert Liv Johansen skiftet forkle med kjeledress og kjørte vinsjen, en jobb som hun behersket fint etter først å ha hivd smørereren til topps i blokka på storbommen. Men for messen var denne tabben et kjærkomment påskudd til å kvittere for mer og mindre velfortjent kjeft fra bysse og messe!

Det ble en lang dag på isen denne søndagen, og lengst var timene fra vi tok de siste dyrene – de fleste ble skremt og forsvant etter få skudd – til vi ble hentet. To ganger var skuta nesten helt oppunder oss, for så å gå i motsatt retning uten å ta oss og den siste skinndungen om bord.

Det er en feil med han Johan (skipper Johan Holstad), knurret en av karene. –Han tar ikke opp folket, og hadde han funnet et flak som var stort nok, hadde han vel bare latt oss stå igjen og først hentet oss neste sesong!

Men om vi frøs og bannet skipper og skute nord og ned, gikk vi ikke til så drastiske skritt som skytteren til den kjente ishavsskipperen Pål Lillenes gjorde, da Lillenes med overlegg kjørte fra fangstbåten og inn i skodda.

Skytteren delte ikke skipper Lillenes' sans for humor, slengte Kragen til kinnet og fyrté av et skudd som traff i masten like over hodet på skipperen i tønna.

-Den neste får du i hode om du ikke snur, brølte skytteren.

Da vendte skipper Lillenes...

Og ganske riktig, så kom «han Johan» til slutt og tok oss opp, og etter å ha skiftet til tørre klær og inntatt dagens andre måltid kunne vi glede



Fangsten leveres i Brandal.

oss over å være beste skute i «gammel hunden» den dagen.

Fem dager og 1500 gammelsel senere kunne vi skalke lukene, låre bommene og vise akterenden til sel og is for i år, etter vel en måneds sammenhengede fangst ved Newfoundland. Medregnet klargjøring og levering ble det 2 ½ måneder på tur med noe slit, men mye moro, og i skrivende stund mellom 20 og 25 tusen kroner attpå...

Ishavet har fortsatt noe av eventyret i seg, og kanskje særlig for den som reiser dit første gang. For den som har 20, 30 eller flere turer bak seg blir selvsagt også selfangsten rutine, noe som den kjente ishavsskipperen Haug-Johan fra Brandal så treffende fikk sagt det da han etter endt tur fikk journalister om bord som spurte etter nytt. -Nei, spør ikke meg. For meg er alle turene nesten like. Snakk med førstereisene, det er de som har noe å fortelle.

Og likevel er det noe som drar «gamlekarene» av sted på turer når det lir over midtvinters og alle andre lengter mot vår og grønne lier, - noe udefinertbart, men håndfast nok når de karakteristiske skutene med høye rigger og tønne stevner mot vest og nord.

Men om du reiser, og liker du veidemannslivet, så gjør ikke som en tidligere fangstmann på «Polarstar» gjorde da han siste dagen om bord etter at skuta var nedvasket og arbeidet gjort, tradisjonen tro gikk opp på kontoret til rederen på Brandal for å hente lotten.

I yr glede over en fin tur, men ellers helt edru, gikk han glad og fornøyd fram på lugaren sin og begynte å lempe spekkete klær og andre kasserte effekter ut gjennom ventilen.

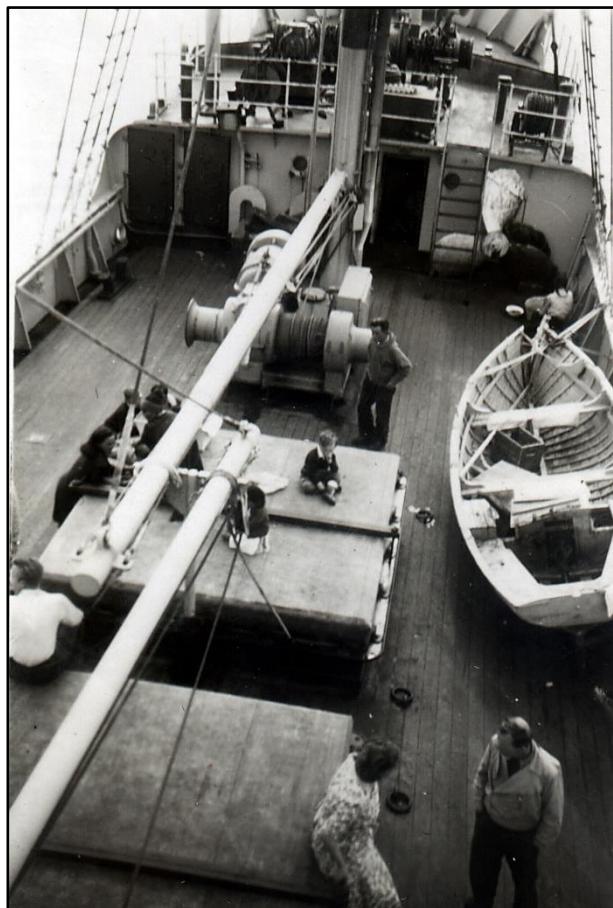
For sent husket han på at lotten lå i lommen på kjeledressen...

Frysefart på Amerikakysten

Av Sigmund Bøe

Det var i 1954. Vi gjekk i frysefart med "Polarstar" mellom Harbour Grace, Newfoundland, og Gloucester, Massachusetts, i sommar-halvåret. I 5 år, heilt sidan skuta var ny, hadde vi gått i fart på Aust-Grønland om sommaren, men dette året var vi slutta på timecharter for North-Eastern Fish Co., Harbour Grace, og vi gjekk frå Ålesund fram mot jonsok for å ta til i charteret.

Farten på Aust-Grønland var svært interessant, på mange vis reine eventyrfarten, einaste minuset var når vi hadde for mange passasjerar på så liten båt.



Polarstar med transport av utstyr og passasjerar på Grønland. Foto frå Sigmund Bøe

Frysefarten på Amerikakysten vart meir som å gå på skinner, same ruta oppatt og oppatt. Vi lasta i Harbour Grace på ein dag, gjekk til Fermeuse om natta, og lasta der neste dag, så ca 4 døgns køyring til Gloucester, der vi lossa ut på nokre timar og gjekk rett tilbake til Harbour Grace etter ny last. Det hende nok at vi var innom Halifax eller Sidney som snarast, men det var sjeldan.

1954 var eit skodde-år av dei sjeldne. Tur etter tur gjekk vi i grauttjukk skodde utan å sjå eit skimt av land. Midtfjords mellom Harbour Grace og Cape St. Francis møtte vi veggen av skodda, og der var sjeldan eit gløtt før vi var ca. 15 mil av Cape Ann ved Gloucester, og når vi gjekk ut att møtte vi veggen på same staden. Det vart etter kvart nokså trøyttande, og vi ynskte oss nok tilbake til Aust-Grønland av og til, sjølv om der og kunne vere mykje skodde utfor kysten, men sjeldan inne i fjordane.

Elles var det grei fart og greie folk å arbeide for. North-Eastern Fish Ltd. hadde ein filetfabrikk i Harbour Grace, der dei tok imot fisk frå dei små kystfiskarane i sommarsesongen, og dei hadde dessutan tre ferskfisktrålarar på ca. 90 fot, som skulle forsyne dei med råstoff resten av året. Dei hadde og ein fabrikk i Fermeuse, omlag midtvegs mellom St. Johns og Cape Race. Denne fabrikken hadde fiskemjølfabrikk, så alt avfall vart frakta dit til oppmaling. Ein gamal skonnert gjekk i fast fart og frakta avfall frå Harbour Grace. Om sommaren når det var varmt låg der alltid ein svær dunge med haud og ryggar utfør fabrikken, og denne dungen var heile tida godt i gang med å krype til Fermeuse av seg sjølv. Når ein møtte denne avfallsskuta på sjøen, kunne ein kjenne lukta på 3-4 mils avstand når den låg til lovart.

I Gloucester hadde dei eit avdelingskontor som stod som importør av fisken. Sjefen der var bror til han som var sjef i Harbour Grace, og dei samarbeidde med eit lite lokalt firma som tok seg av lossing og lasting. Sjefen der var Charlie Pew, ein grei kar som fekk fart i arbeidet. Sjauarane var uorganiserte, og som oftast stod våre folk ved winsjane. Samarbeidet var svært

godt. - Gloucester var ein liten gamal fiskarby. Husa var stort sett gamle og umoderne, langs hamna var der gamle trekaier og gamle sjøhus. Der var ein heil flåte av heller umoderne fiskebåtar, som no om sommaren fiska med snurpenot etter "poggy", ein liten fisk som likna på lodde, og der var ein fabrikk som tok mot fangstane. Dei fleste av befolkninga var portugisarar, mange snakka lite engelsk. Der var lite verksemder utanom fiskeri, men der var eit stort statleg fiskemottak med fabrikk og godt kaianlegg, og det var her vi lossa som oftast, men mykje av lasten gjekk direkte i trailerar, og det vart fortalt at mykje av det gjekk heilt til vestkysten. Noko vart likevel foredra her i fabrikken til "fishsticks", som då var eit heller nytt produkt som var på veg for full fart inn på marknaden.

Heilskapsintrykket ein fekk av Gloucester var av ein liten småby der utviklinga stort sett hadde stoppa opp eingong i 1800-åra, og der folk ikkje var so altfor sterkt angripne av amerikansk fart og tempo. Det var ein småkoseleg stad i det heile. På denne tid var den elles i ferd med å verte ein turistattraksjon, der turistar frå innlandet kom for å sjå sjøen og slikt som høyrd sjøen til, og ei mengd kunstnarar strøymde til for å finne motiv for sine kunstverk. Der var særleg eit lite bebygd område på sørssida av hamna der dei stod i rad og rekkje framfor sine staffeli og malte når veret var godt, som det oftast var. Der grodde og opp mange souvenirsjapper som selde alskens maritime raritetar slikt som bitar av gamal makksmogen drivved, gamle garnkorkar og liknande, som bar merke av å ha lege lenge i fjøra. Di meir makksmoge og rote, di betre, og ein liten bite drivved på kanskje eit kilo kosta omkring 20 dollars.

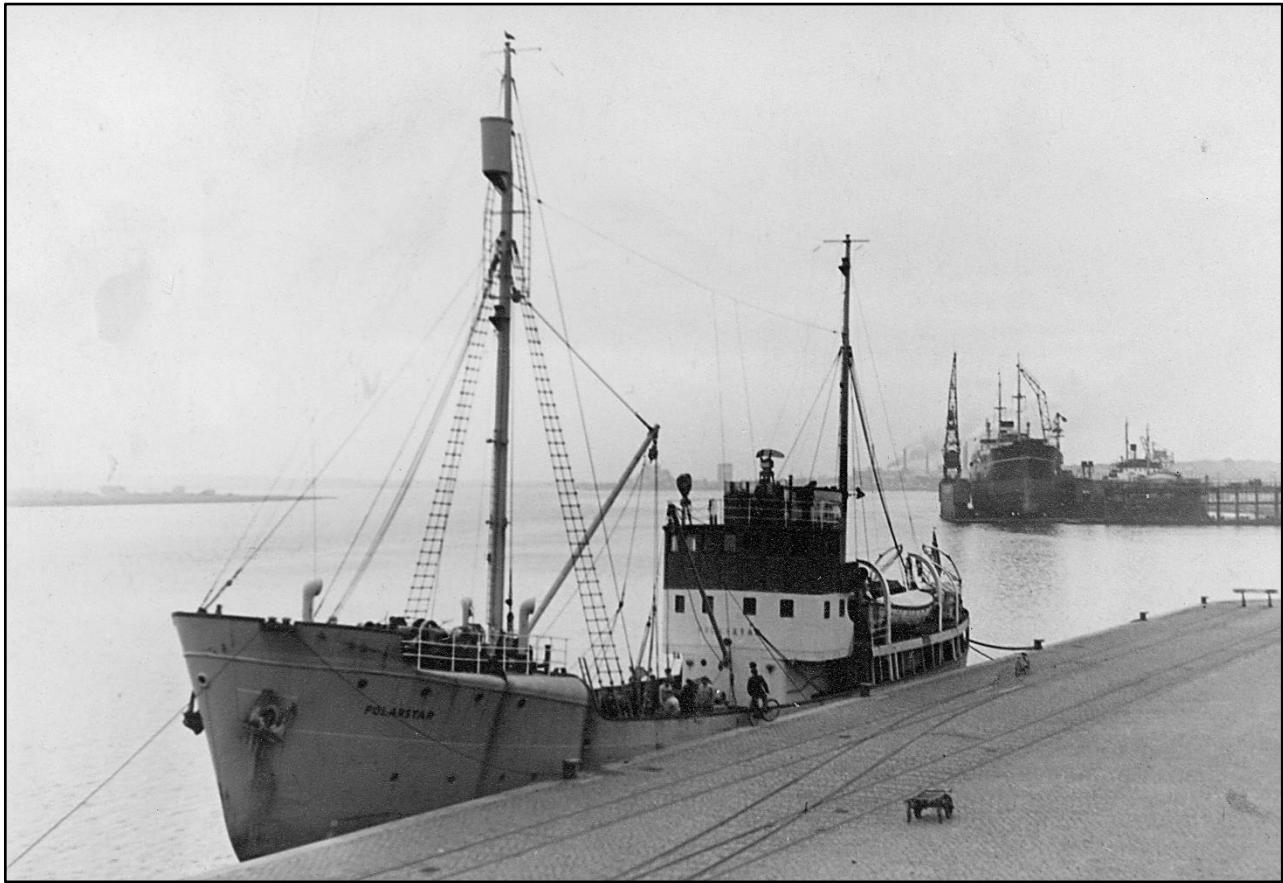
Eg hugsar at eg skreiv i eit brev heim at folket her på Myklebust ikkje hadde begrep om kva verdiar dei hadde liggande i Myklebust-myrane i form av gamle halvrotne furørter som dei hadde rive opp frå torvmyra. Etter dagens pris her i Gloucester ville det verte millionsummar av det.

North-Eastern Fish hadde nok etablert seg her i Gloucester fordi alt var nytt og uorganisert her. I hamner der det er sterke sjuarorganisasjonar og andre organisasjonar vil det ofte oppstå ueinigheiter og disputtar som fører til tidehefte og ekstra utgifter. Her gjekk alt som smurt, og alle tyktest å vere velnögde. Vi gjekk inn og ut utan los, då her ikkje var etablert losteneste, og inn- og utklarering gjekk so lettvinnt som ein berre kunne ynskje det.

Det som til tider kunne skape vanskar, var den store forskjell på flod og fjøre som gjorde at det kunne vere svært vanskeleg for små båtar å rekke opp på kaia med bommane når det var lavvatn. - Når det gjeld teknikk og maskiner ligg USA langt framanfor dei fleste andre land, men når det gjeld losseutstyret i hamnebyane låg dei, i alle fall på den tid, 50 år etter dei store hamnebyane i Europa. - Her i U.S. forgjekk praktisk talt all lasting og lossing med skipet sitt utstyr. Lastekraner såg ein sjeldan sjølv i dei største hamnebyane. I Europa derimot var det fyrste ein såg når ein kom inn til ein hamneby rekkene av høge lastekraner. Var det utanom arbeidstid, stod dei opprada som vaktkompani langs kaiene med kranarmane reist i lik vinkel og retning. I arbeidstida såg ein dei svinge rundt i ymse retningar som om dei heldt på å skrive dagbok på himmelen.

Eg la fram for Charlie Pew fordelane med å bruke kran, særleg slik tilhøva var her, med stor tidevatn forskjell. Då vi kom att neste tur hadde han fått tak i ei mobilkran, og sidan vart det ikkje snakk om å bruke noko anna.

Vi avslutta i slutten av november etter 14-15 rundturar, og til slutt tok vi ein last akkar til Lisboa, Portugal. Lastepapira for denne lasten måtte attesterast og viserast av den portugisiske konsulen i St. Johns, og i det høvet måtte eg vere med ein clerk frå North-Eastern Fish til det portugisiske konsulatet i St. Johns for å skrive under på Bills of Lading. Det vart ei nokså snodig oppleving for meg. Clerken frå Harbour Grace hadde visst hatt so ymse erfaringar frå møte med konsulen før, for han informerte meg grundig om kor fin vi måtte vere i kanten overfor



«Polarstar» fraktetur i utanlansk hamn 1951.

Foto frå Jon Jakobsen

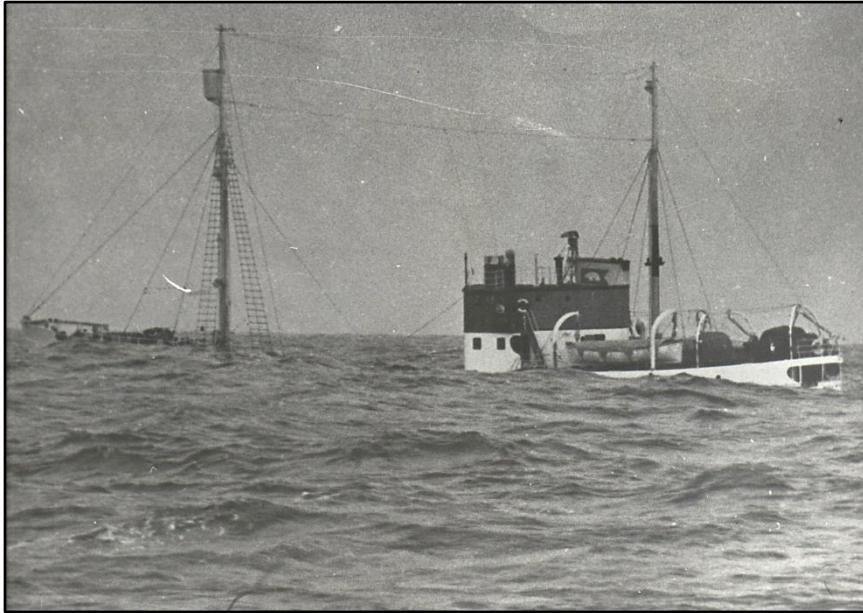
konsulen, og eg fekk forståing av at det måtte vere litt av ein herremann.

Han heldt til i ein herskapsvilla i utkanten av byen, og vi køyrdet opp dit og ringde på hovuddøra. Døra vart opna av ei stateleg middelalders dame i svart/ kvit husuniform og med ei haldning som ei dronning. Ho såg på oss høgt ovanfrå med eit blikk som eit gufs frå ein isbre, og informerte oss om at konsulen hadde siesta og at vi kunne kome att kl. 17. Vi hadde nok alt gjort oss skuldige i to fatale etikettebrot, først at vi kom køyrande rett opp framfor hovudinngangen med ei vegskitten stasjonsvogn som visst ikkje var av siste årgang heller, og endå verre at vi kom midt i siestaen. Vi vart nok utan tvil stempla som barbarar frå Terra Nova (portugisarane sitt opprinnellege namn på New Foundland) som ikkje hadde det minste kjennskap til alminneleg folkeskikk. Well, vi trekte oss tilbake i god orden. Vi tok inn på ein kafe og fekk oss litt mat, og etterpå fekk eg clerken, Ben Davis, som eg elles var god ven

med, til å køyre rundt i byen på ein mimretur. Dei første krigsåra var eg godt kjend i St. Johns, men eg hadde ikkje vore der sidan, so det var veldig interessant å køyre rundt til dei ymse stader og sjå korleis det no såg ut. -

Vi køyrdet sakte gjennom Waterstreet og New Goverstreet og vidare opp til Bannermanparken, der vi ofte gjekk den fyrste tida vi var i St. Johns i 1940. Inne i gamlebyen var der ikkje so store forandringar, men i utkantane var der mykje nytt.

Kl. 17. ringde vi på hos konsulen att, og no vart vi vist inn på kontoret. Konsulen var høfleg og formell, han tok straks til å gå gjennom lastepapira og retta ymse spørsmål til Ben. Eg heldt meg passe i bakgrunnen, men eg gjorde ymse overraskande observasjonar. Over alt på veggane hang der forstørra foto, og det var noko som verka kjent for meg. Det syntet seg at alle biletene var frå Ålesund og Sunnmøre, og eg lurte på kva det kunne bety. So kom konsulen fram til namnet på båten, og han spurde meg om skuta var frå Ålesund. So ville han vite om eg var frå



Tung sjø i Biskayabukta. Lasten var akkar – og bilar. Under presenningen på akterdekk står det to amerikanarar, som Kjell Marø og Sigurd Hegghheim hadde kjøpt i Massachusetts. Surringane heldt i uvêret. Foto frå Jon Storøy

Ålesund og om eg var godt kjend der. Eg sa at eg var frå ei av øyane litt sørøm byen og at eg var nokså godt kjend i byen. Han ville vite kva øy eg kom frå, og då eg sa Gurskøya forstod eg at han var lokalkjent. Han snakka no perfekt norsk med Ålesundsdiialekt, og han ville ikkje snakke eit ord engelsk meir, so stakkars Ben sat berre og måpte og forstod ingen ting. Konsulen fortalte at han hadde vore fiskeriattasje i Ålesund i ein mannsalder, og at alle barna var fødde og oppvaksne og hadde gått på skulen der, so dei var nærmast norske. Så spurde han om eg kjende Nils Jangaard, og eg sa at eg kjende godt namnet, men at eg berre hadde møtt han eit par gonger då han var norsk konsul i Halifax under krigen. Han spurde så om eg kunne ta med ei lita sending til Jangaard frå Lisbon og det sa eg sjølv sagt ja til. Lastepapira vart gjort ferdige og vi skilde nesten som gamle venner. Ben Davis vart sett heilt utanfor og han vart nokså forbina då eg fortalte han korleis det hang saman.

Turen til Lisbon gjekk elles svært fort og fint, men på heimturen frå Lisbon kom vi inn i ein hundreårsstorm på Biskaya og Kanalen, so vi låg på veret i to-tre døgn vest av Ushant, men

kom som vanleg frå det utan ei skramme. I desse døgna var eteren full av SOS og May Day-signal, og mange båtar gjekk ned eller havarerte, mellom andre fyrskipet på South Goodwin Sands, som kom i drift og forliste på ein sandbane. Mannskapet på 4 omkom. Ein stor tankbåt brakk i to vest for Lands End, og ein mindre båt vart broten ned i same farvatnet. Kanalferjene låg i hamn, då alle hamner i området var stengde. Den svære amerikalineren "Ile de

France" skulle gå ut frå Cherbourg, men måtte vente, då hamna var stengd for all trafikk. Då vinden løya litt, la vi kursen opp Kanalen og gjekk med god halv fart til å byrje med. Det var framleis svær, kaotisk sjø og voldsom slingring slik berre ei ishavsskute kan det.

Då vi hadde gått ei stund, såg vi eit stort fartøy som kom mot oss. Det synte seg å vere "Ile le France", som no hadde kome seg ut frå Cherbourg. Med kursen dei styrte ville dei passere godt nord om oss, men då dei nærma seg, svinga dei rett ned mot oss. Dei ville nok sjå kva slags fartøy dette var, som slingra so voldsomt, dei trudde kanskje det var ein hjelpelaus havarist, men då dei såg at vi låg på kurs med 10 knops fart, tok dei sin gamle kurs og fortsette vestover.

Eg sat i radioen heile denne formiddagen og venta på ein sjanse til å kontakte Lands End radio og få sendt telegram til Ålesund, då eg rekna med at dei var engstelege for oss etter slike media oppstyr det hadde vore og var omkring denne stormen. Nød/kallefrekvensen var heile tida oppteken med nødtrafikk, men det lukkast omsider å få sendt eit telegram. Etter det eg høyrdé då vi kom heim, so vart det visst motteke med glede, for dei hadde vore alvorleg redde for oss.

Vi kom velberga heim i god tid før jul og fekk vere heime i jula.

Dynamitt og brennevin

Av Gunnar Myklebust

Av alle dei underlege fraktoppdraga «Polarstar» hadde etter fangstsesongane på 50- og 60-talet var det eitt i 1957 som særmerkte seg. Dette var i den tida då ‘Kalle’ Karlsen i Halifax skaffa skuta mange oppdrag. Han var populær blant mannskapet. Ein dag kom han om bord og sa at han hadde ein tur som var så spesiell at dei som ville vere med på han, skulle få del av fortanesta, i praksis dobbel hyre. Jon Jakobsen fortel at det vart lenge stille då mannskapet fekk vite kva dei i så fall skulle gå med:

-Vi skulle laste skuta steike full med dynamitt!

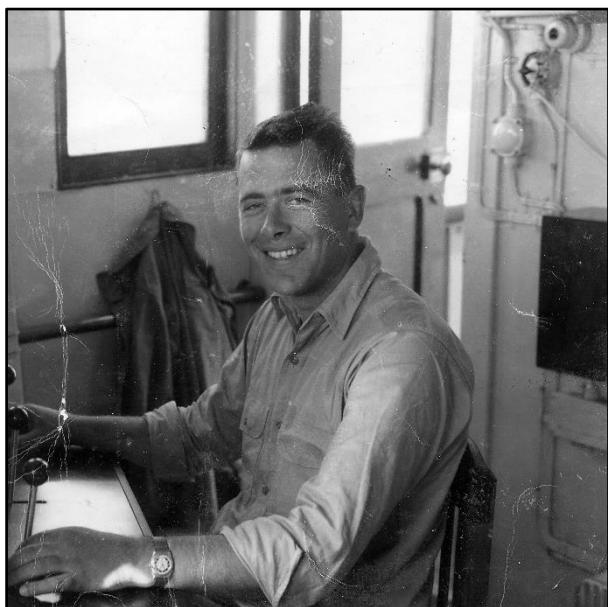


Jon Jakobsen var med å frakte dynamitt til Venezuela med «Polarstar». Foto frå Jon Jakobsen.

Men Kalle var ein mann å stole på, og ingen gjekk i land:

-Ja, de skal få 100% over betaling, sa han. Og det heldt han også, vi fekk godt betalt i tillegg til hyra vi hadde. Nei, han Kalle va’ ein snyta kjekke’ kar å ha med å gjere.

Lasten skulle om bord i Sorel, langt oppe i St. Lawrence-elva. «Polarstar» fekk ikkje gå til kai,



Ernst Hovlid var med på frakteoppdraget.

men måtte ligge midt i elva for å ta om bord lasten. Sprengstoffet kom ut til dei med pram.

-Oss va’ full lasta med dynamitt i romet og fenghette framme i baugen. Det var reine torpedoen altså! Seier Ernst Hovlid, som også var med på turen.

St. Lawrence-elva er sterkt trafikkert. Her går det båtar til og frå Ottawa og Montreal. Og sjølv om ho er stor og brei, skal det godt sjømannskap til å ta eit fartøy fylt av dynamitt ut til havet. Det kom los og to kara med kvite hanska om bord og var skikkelege verdensfolk, seier Jon Jakobsen, men dei vart spake då dei høyrd kva lasten var.

-Den eine av karane vart nesten skjelven. Du veit, «Polarstar» og ishavsskutene slingra no av den minste ting, berre du va’ så syndige du svinga litt. Og straum i tillegg naturlegvis. Så han eine i kvitehanskane, som frå før av var skjelven, han ropte og skreik for kvar minste manøver. Så då vi endeleg kom ut i munningen der, så tok han av seg hua og turka sveitten.

Mannskapet fekk kvalifisert instruksjon om lasten, som skulle til Venezuela. Ein representant frå produsenten forklarte grundig om farane, kva lasten tolte og ikkje, at ein godt kunne køyre over ein dynamittgubbe eller to utan at dei ville smelle. Det viktige var sjølvsagt at tennsatsar og lunter var halde vekke frå sjølve



Med raudt flagg i masta ligg «Polarstar» til ankers i Venezuela. Foto frå Ernst Hovlid.

sprengstoffet – dei vart stua i lugarane framme i baugen. No var ikkje dynamitt ukjend for karane om bord. Dei var fangtsfolk og hadde alle brukt slikt i isen. Dei følte at dette hadde dei kontroll med.

Og dei hadde litt moro av å sjå korleis andre fartøy reagerte når dei såg dei to svære, raudde flagga som var heist på «Polarstar». Sørover langs Amerika-kysten auka skipstrafikken, og mannskapet humra kvar gong dei såg møtande båtar svinge godt ut og forbi. Dei store hammarhovudhaiane som kom dei i møte, brydde seg derimot mindre om dei åtvarande flagga. Å ha dei heilt inn til skutesida var utriveleg, syntest nordmennene.

I Venezuela vart dei liggande og vente utanfor hamnebyen Maracaibo. Då tollarane kom om bord, var det ingen tvil om korleis saker og ting vart ordna på dei kantar:

-Dei kom, tre mann. Med tome veske' naturlegvis. Oss fekk dei ikkje på land igjen før veskene deira var nesten fulle. Med sigaretta' og diverse. Han Henry, 'Tie', banna og svor etter dei fór i land, men det var ikkje mykje vi kunne gjere med slikt heller.

Dei fekk ikkje kome til kai i Maracaibo heller. Dei låg ute på bukta og lossa i prammar. Noko skulle til Maracaibo, noko andre stader. I alt

leverte dei sprengstoff i fem hamner i Venezuela. Eit par stader såg dei berre ein pir og ein strak veg inn i landet, ikkje anna liv eller busetnad. Og det var no passande at vi kom der fulle med dynamitt, seier Jon Jakobsen. I 1957 var Venezuela enno eit militær diktatur og i borgarkrig. På «Polarstar» kunne dei høyre skot i det fjerne, og dei såg ingen grunn til å gå i land:

-Oss va' no eigentleg glade når siste dynamittkassa fór over rekka. I ein av desse småbyane der vi lossa, der kom losse-gjenga om bord til oss, og i eit av hiva gleid ein av kartongane med dynamitt av og ner i romet igjen. Så han frå lossegjengen som stod på rekka og dirigerte, han sprang og heldt seg for øyrene og ropte og skreik «My God, my God». Oss andre begynte å storflire. Trur ikkje det var hjelp i å gøyme seg på baugen, oss hadde nok fere nokså høgt opp, alle om bord, om det skulle smelle.

Den siste leveringsstaden var ein utpost på austsida. Då, seier Jon Jakobsen, ville Johan Holstad i land:

-Det gjekk ein därleg veg oppover der, sikkert noko militæret hadde laga, så eg sa til Johan at her er det sikkert ikkje trygt for slanga. Oss snur! kom det kjapt frå han Johan.



Jon Jakobsen og Johan Holstad nyt varmen i Venezuela. Foto frå Ernst Hovlid.



*Etter utlossing fekk vi kome til land i Venezuela.
Foto frå Ernst Hovlid.*

På alle måtar letta gjekk «Polarstar» direkte til Trinidad og Barbados for å laste inn – rom. Der vart mannskapet invitert inn på sjølve brenneriet. Og dei var sikre på at dei etter det aldri meir skulle drikke den slags brennevin: Hårre det for ei lukt det va' der inne!

Dei gjorde ei interessant erfaring under lastinga også. Ernst Hovlid:

-Det var slike pappkartongar med 12 romflaske i kvar, og det vart mykje brekkasje, kan du skjøne! Han som stod i vinsja gjorde ofte eit sleng med hivet, slik at det fór bort i lukekarmane så romen sila ned på dekk. Då kom sjauarane med alt som var av koppa og kar og samla dråpane.

Vi vart lurte, seier Jon Jakobsen. Han merka at det var mange ustøe bein som kom opp frå lasteromet i middagstida. Så han gjekk ned, og der fann han mange knuste flaske bak ristene til fryseelementa. Då det etter middagskvila kom nye folk om bord, gjekk han ned i romet og var der saman med dei:

-Skal seie dei vart sure. Seinare når oss tømte skuta, så fann vi glasbrot alle plassa. Dei hadde nok vore ganske rusige, desse seks første som gjekk på land, ja.

Om Skutedåp

Frå bladet Aktuell 18. desember 1965

Herr redaktør!

Fiskere og sjøfolk, skipere og ishavs-og fiskebåtredere er ofte ikke så særlig språkmektige, og dette kan i visse tilfelle innebære fare for å bringe seg selv opp i pinlige situasjoner. Jeg tenker her på navngivning og dåp av båter. For noen tid tilbake ble det i Skottland bygget en staut ishavsskute. Representanter for rederiet reiste bort for å hente den, men kunne ikke skjønne hvorfor englanderne plutselig ble så lattermilde da skutens navn ble kunngjort og navnebokstavene skulle skrues på plass. Navnet var bestemt til «Polarfart». Dette har en helt annen betydning på engelsk enn norsk (siste halvpart av ordet), og skutenavnet måtte forandres. Det ble valt et annet navn med tilknyting til POLAR. Det er nemlig blitt god skikk og bruk at en ishavsskute skal ha et navn som har med polar å gjøre. (Polarbjørn, Polarhav, «Polarstar», osv.).

For en tid siden så jeg en annen ishavsskute som hadde fått navnet «Polarfart», men den var neppe bygget i England. Språksvake ishavsredere bør være forsiktig med skutenavnet. En ishavsskute går jo til internasjonale farvann og får kontakt med andre nasjoners sjøfolk, også engelske og amerikanske, og man bør vel ikke latterliggjøre seg selv unødig.

Jeg vil med disse linjer gjøre ishavsfolk oppmerksomme på at man må være forsiktig med navnet Polarfart. På verdens-språket betyr det nemlig ikke å farte omkring i arktiske egne.

Landkrabbe.

Ishavskuta «Polarstar» av Ålesund på ekspedisjon for å inspisere undersjøiske telefonkabler.

Den 150 fots selfangeren gikk fra New York for Bell Telephone Company med vitenskapelig utstyr for flere hundre tusen dollars.

(Avisa The Norwegian News, Brooklyn, 10. august 1961)

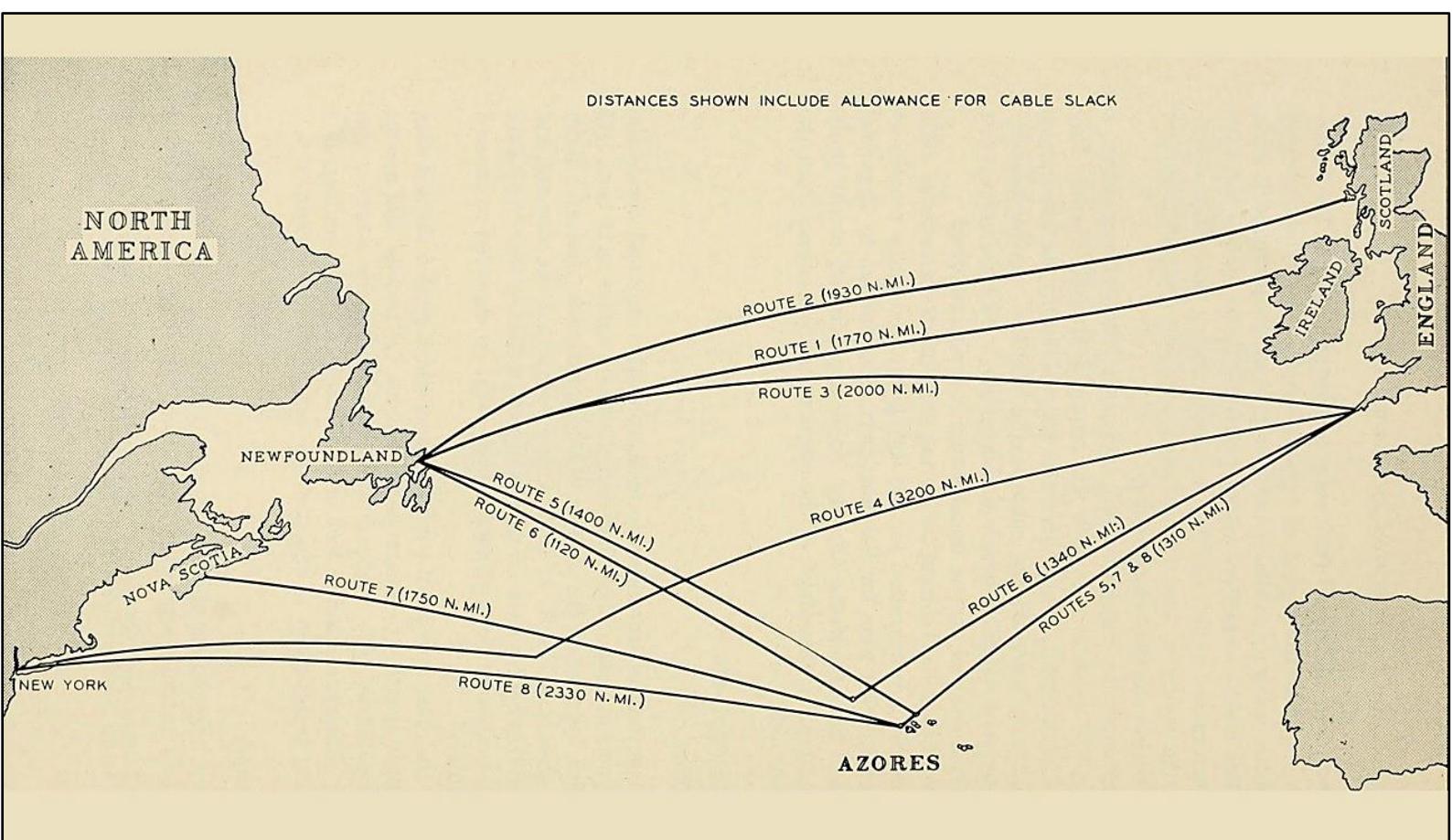
Den vesle, men trauste og sjøsterke ishavsskuta «Polarstar» av Ålesund er på nytt tatt ut som ekspedisjonsfartøy for Bell Telephone Company i New York, og for noen dager siden kastet man fortøyningene ved Brewer dry Dock, Staten Island, for å begi seg til Halifax.

Her ble resten av mannskapet tatt om bord og kurSEN gikk til havs for å prøve inspeksjonsapparatene som i alt er verdsatt til flere hundre tusen dollars.

TV-kamera senkes 3000 fot

Årets oppdrag er en kopi av fjorårets kabelinspeksjon ved Newfoundland, forteller skipper Henry Brandal, fra Brandal ved Ålesund, og om prøvene blir vellykket går turen til Englandskysten.

-Kabelinspeksjonen foregår ved hjelp av TV-kamera som senkes ca. 3000 fot i dyptet og det er en helt ny metode amerikanerne her har tatt i bruk. Leder for ekspedisjonen er Mr. Leopol ved Bell Telephone Company og han skal under inspeksjonen kunne sitte i salongen under dekk og følge havbunnen og telefonkablene på TV-skjermen.



Kablene som «Polarstar» fotograferte i 1960 og 1961.

TV-kameraet som senkes i sjøen er utstyrt med flytetanker og lyskastere. Dette utstyret alene



Skipper Henry Brandal.

koster 130.000 dollars som altså bokstavelig talt «kastes på sjøen».

10 eksparter

I tillegg kommer måleapparater og annet elektrisk utstyr som nesten fyller opp hele rommet på «Polarstar». Hele 10 eksparter fra Bell er med på turen og noen av dem har med seg sine familier. Det er nemlig utrolig stor lugarkomfort på den vesle selfangeren og det er en av hovedgrunnene til at det amerikanske milliardforetaket har valgt denne skuta til sine viktige oppdrag. «Polarstar» er dessuten av passelig størrelse og eigner seg utmerket til turer i vanskelige farvann. Sist, men ikke minst, har skuta en besetning av dyktige sjøfolk som har stått mang en hard tørn på selfangst i Vesterisen og ved Newfoundland. Utenom selfangstsesongen er den chartret for fraktfart på Canada.

Ekspedisjonen kostet 600.000 dollars

I fjor lå Ålesundsbåten et par måneder i New York før den la ut på sitt pionèroppdrag som kom til å koste telefonkompaniet om lag 600.000 dollars. – Denne gang lå skuta ved

Staten Island i ca. en måned og det lar seg ikke nekte at mannskapet og offiserer var glade for å komme i rom sjø igjen. Men det viktigste av alt, utenom et vellykket oppdrag, var at opp under jul skulle båten tilbake til Ålesund og dermed julefeiring hos slekt og venner. – At karene trives om bord får vi bevis for når styrmann Kjell Marø (av berømt skipperfamilie i Ålesund), maskinsjef Heggem og 2. maskinist Martin Knutsen forteller at de har stått langt over ti-året om bord i den 150 fots store ishavsfarereren.



Styrmann Kjell Marø. Foto fra Ernst Hovlid

-Det er av uhyre stor viktighet at inspeksjonen blir vellykket, forteller Kjell Marø. Fremmede trålere ødelegger stadig kabler som dermed må repareres og fornyses, og det er om å gjøre å finne gode «skjulesteder» hvor kablene kan ligge i fred. Selv TV-kamera er ikke en helt tilfredsstillende metode og man arbeider med å ta i bruk undervanns-båter til senere års inspeksjoner.

Likevel blir «Polarstar» trolig med som ekspedisjonsfartøy.

Brennende helikopter ble tippet over rekka

En katastrofe for «Polarstar» hvis det hadde eksplodert.

-Helikopteret stod i full fyr. Brennende bensin rant utover dekket. Vi hadde bare en ting å gjøre. Vi måtte tippe helikopteret over bord.

(Avisa Nordlys 6. november 1971)

Akkurat i det vi hadde fått maskinen over rekka, eksploderte den. Hadde eksplosjonen skjedd ett sekund tidligere ville situasjonen vært svært så alvorlig både for skip, passasjerer og mannskap. Slik skildrer skipperen om bord i «Polarstar», Kåre Stokholm, de dramatiske øyeblikkene under uhellet som inntraff tirsdag morgen.



Helikopter inn for landing på «Polarstar». Seinare vart bakmasta og stag fjerna for sikrare bruk av helikopter.

Hadde ikke skipperen og to av mannskapet handlet så lynraskt som de gjorde, kunne helikopterbrannen endt med en katastrofe i isødet.

Stokholm forteller videre: - «Polarstar» lå fire sjømil sørvest av Kvalpynten på Edgeøya og driftet i tynn is. Mekanikeren holdt på med oppvarming av Bell-helikopteret som CFP

bruker til transport mellom skuta og basen Total Alfa inne i Tjuvfjorden. Så glei maskinen på det islagte dekket. Først braste det inn i mastestaget og kuttet det tvert av, deretter traff rotoren livbåtdaviten på styrbord side. Motoren ble revet løs. Bensinen som lakk ut ble antent av gnister, og så sto helikopteret i flammer.

Mekanikeren greide å komme seg ut. Flygeren som sto klar til å ta over kom seg også i sikkerhet. Hadde han stått på motsatt side av maskinen ville han blitt feid over bord. Vi hørte rabalderet på helikopterdekket og styrtet til.

Jeg så brennende bensin flommet over dekket og visste at tanken nettopp var fylt med 180 liter. Heldigvis var det sprengkaldt og tommetjukk is på dekket. Derfor fatnet det ikke ordentlig. Etter at vi hadde tippet helikopteret som hang i sikkerhetsnettet over bord, greide vi å slokke med pulverapparater.

Helikopteret ble liggende brennende på isen. Skuta gikk forover og det raste ut i råken og ble liggende på 30-40 meters dyp, forteller Stokholm.

Mørefly i Ålesund eide helikopteret som kunne frakte tre passasjerer og var verdt 600.000 kroner.

-Jeg har seilt i tre år på Svalbard med helikopter om bord. Under oppdrag for Polarintituttet har vi hatt fire helikopter på dekk på en gang. Men et uhell som likner dette har jeg aldri opplevd før, sier skipperen.

«Polarstar» ligger nå i Tromsø etter en 12 dagers tur for CFP til Edgeøya. Været har vært bra. Men nå begynner isen å sette inn og verken Tjuvfjorden eller Storfjorden er farbare lenger. Likevel skal «Polarstar» oppover igjen. Og det er meningen å ta med et nytt helikopter.

Plukkfangst:

«Polarstar» berger 18 mann på drivisen.

Stor sel-samling på Newfoundlandsfeltet – men dårlig vær ved fangstens opning.

Frå hr. Peter Strom, en interessert leser av «Fiskaren» i St. Peter, Nova Scotia, Canada, har vi mottatt et brev som forteller om åpningen av selfangsten på Newfoundland.

Her bruker nå i fangsten et par fly og helikoptere med basis på en øy som heter Magdalen Island, forteller hr. Strom. Dagen før fangstens åpning, ble det oppdaget en stor sel-samling på over 100.000 sel 15-20 mil fra Magdalen Island. Tidlig om morgenen 5. mars var fly ute og sel-slaktingen begynte. Men bare noen timer etter seg tåke og regn inn over fangstfeltet, så folkene mistet forbindelsen med sine fly og land. En del fangstfolk hadde måttet oppholde seg på drivisen i 2-3 døgn da, med lite mat og lite sovn. Den norske fangstskuten «Polarstar» har visstnok, etter det jeg har hørt, sier hr. Strom i sitt brev til «Fiskeren», tatt seg av en god del av disse fangstfolkene, som alle forhåpentlig er blitt reddet av selfangstskutene som arbeider i området.

Av en pressemelding går det ellers frem at to selskuter berget 21 mann fra isen 20 miles vest av Brion Island, mens en annen skute berget 3 mann og den norske «Polarstar» tok om bord 18 mann. I en annen blad melding fortelles at over 100 mann er blitt reddet av to skip.

Senere ble meldt at «Polarstar» og «Brandal» har øket sin fangst til 10.000 dyr hvorav «Polarstar» har tatt 6500. Ellers rapporteres at «Nordvarg» og «Norsel» har fått 16.000 og «Kvitfjell» 12.000. Også de øvrige norske skuter menes å ha fått fine fangster.

(Fiskaren 18. mars 1964)

Sel kastet på land i uvær

Vintereventyr i St. Lawrensbuskta.

Ålesund: (NTB) Under en storm i St. Lawrensbuskta i vinter ble store mengder sel

kastet på land, kunne mannskapet på ishavsskuten «Polarstar» fortelle da de natt til i går kom inn til Ålesund fra feltet. Fangstfolkene fortalte at da selen ble slengt på land i uværet, gikk befolkningen mann av huse for å sikre seg fangst, til tross for at det er forbudt å fange sel uten lisens. Det oppstod den rene sel-feber, og politiet i St. Johns måtte rykke ut for å arrestere nærmere 500 «amatør-jegere», forteller de norske fangstfolkene.

«Polarstar» kom inn med omkring 11500 skinn av god kvalitet. Ålesund-båten brøt av fangsten før tiden fordi den skal på hvalmerking.

(Helgelands Blad 23. april 1969)

Radiofyrt bygges på Jan Mayen

Selfangeren «Polarstar» har dratt fra Bodø med kurs for Jan Mayen, der det skal bygges et radiofyrt for Meteorologisk Institutt og Forsvaret i fellesskap. Med «Polarstar» drar 22 mann nordover. Radiofyret føres opp med henblikk på sjønavigasjon.

(Harstad Tidende 12. mai 1959)

Isbjørn

Isbjørnen på Edgeøya på Svalbard har forsynt seg av statens matfat, melder Svalbardposten.

Ti reinsdyr ble fellt på Edgeøya i sommer, og kjøttet ble lagret på den gamle forskningsstasjonen på Kapp Li. Her skulle det hentes senere av sysselmannsbåten «Polarstar».

Da folkene fra «Polarstar» kom til Kapp Li lå det to isbjørner og dovnet seg utenfor kjøttbua. De ble straks mistenkt for å ha tatt for seg av de slaktede skrottene. Mistanken ble bekreftet. De to isbjørnene hadde slått inn døra til bua.

Sysselmannens folk fikk sanne det gamle ordtaket om at der intet er har selv keiseren tapt sin rett. Vi skylder for øvrig å gjøre oppmerksom på at reinen var lovlig fellt i forbindelse med forskning, og at kjøttet var tiltenkt ett eller flere gode tiltak på Svalbard, skriver Svalbardposten.

(Finnmarksporten 1. oktober 1983)



VS Poland Sp. z o.o.

Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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

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
solvirekkedal@sbm.no

