

Isflaket nr. 100!



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 4– 2023 25. årgang kr. 90,-

Leiar:

Isflaket i 100

Isflaket har med denne utgåva avslutta den 25. årgang. Og dette er utgåve nr. 100! Isflaket har kome ut med til saman 4360 sider ny og gamal polarhistorie i desse åra.

Mykje har skjedd sidan Johannes Alme og underteikna masa seg til å fekk laga eit medlemsblad for Ishavsmuseets Veneforeining tilbake i 1999.

Bjarne Brandal var leiar i den nystarta veneforeininga til Ishavsmuseet, og han var ikkje vond og be. Ordren var klar; køyr på!

Dei første utgåvene i det som i starten hadde namnet VENNEBLADET vart laga med «klipp og lim» metoden. Bokstavleg tala. Enkelte tok til ordet for at namnet var upassande, og frå utgåve nr. 1-2000 skifte bladet namn til Isflaket.

Styret i veneforeininga møtte for å sortere og stifte saman bladet som då vart trykt på Ishavsmuseet si kopimaskin. Vi sleit ut nokre kopimaskiner før bladet frå nr. 3-2010 vart sendt til trykkeri i Polen. Ein stor framgang, og ikkje minst moglegheita for fleire sider, og stor betring i bildekvalitet.

Frå eit opplag på 70 første året er vi i dag på 800. Mottakarane av Isflaket, medlemane i veneforeininga, finn vi over heile Noregs land, og også i Canada, Sverige og Danmark.

Ishavsmuseets Veneforeining vart stifta 10. oktober 1998 og feirar i år 25 år. Særskilt etter at Ishavsmuseet flytta inn i nye og større lokalar til 1. juni 1998 vart behovet for ei veneforeining større. Grunnleggjar og dåverande styrar Henrik Landmark ved Ishavsmuseet utfordra ein gamal ven, Bjarne Brandal, til å sjå på dette.

Bjarne Brandal tok utfordringa på strak arm, og stifta kort tid etter Ishavsmuseets Veneforeining, med seg sjølv som formann, og med seg hadde han 4 styremedlemmer. Foreininga var tenkt å vere ei støtteforeining for museet, i ordets vidaste forstand, som kunne

hjelpe til med oppgåver både av praktisk art, og med andre gjeremål som kunne vere til nytte for museet.

Alt overskot i foreininga gjennom desse 25 åra har gått til ulike prosjekt ved museet, og mangt hadde sett annleis ut utan økonomiske gåver og tusenvis av dugnadstimar frå veneforeininga. Ishavsmuseets vene har vore, og er framleis ein stor ressurs for museet, og det vonar vi på det kan vere i mange år frametter.

Det hadde ikkje vore mogleg å gje ut 100 utgåver av Isflaket utan dei dyktige frivillige som år etter år leverer spanande artiklar til bladet. Fleire av dei har vore med sidan starten for 25 år sidan. Eg skal ikkje liste opp mange, men to av dei er det vanskeleg å ikkje nemne. Magnus Sefland og Johannes Bjarne Alme er trufaste leverandørar av stoff til bladet. Stor takk til dykk, og stor takk til alle andre som har bidrige med tusenvis av sider. Det er ei stor glede og arbeide med Isflaket når ein har så mange som bidreg. Ishavsmuseet får gjennom Isflaket formidla mykje av historia vår.

Også i denne utgåva av Isflaket har Sefland og Alme med kvar sine to artiklar. Alme har levert ein fyldig artikkel om «Polarbjørn» og «Herøyfjord» sine forlis i 1949 der 66 mann vart berga av skutene «Brandal» og «Flemsøy». Ei stor bergingsbragd som ikkje har fått så mykje merksemd.

Sefland skriv om dei fire ishavsskutene «Lance» frå Gratangen, og om Arne Høygaard som mellom anna kryssa over Grønlandsisen. Ein annan trufast skribent, Bjarne Harald Brobakk, har skrive om Raimo Pentikainen som har vore på ishavet frå 1960 til 2020.

Med ønskje om ei God Jul og eit fint nytt år til alle saman.

God lesnad.

Brandal 23.11.2023

Webjørn Landmark
Redaktør

Aarvak

Han Hau-Johan på ishavsskuta Aarvak hadde fått skuta si forlenga og ombygd inne i Tomrefjorden og var ikkje så lite stolt då han viste fram underverket ved kaia i Brandal til nokre sambygdingar.

Men ein av dei ville pirte litt borti denne elskens hans for ombygginga og sa noko om lasteromet, at det var i minste laget. Men då svara han Hau-Johan: «Når du he' havt like mykje haudebry so e' med å fylle opp i dette romet, so tenkje' e' nok du vil tykje det e' meir enn stort nok, du med!»

**

Lampekuppelen

I ishavstida var det mykje liv og røre i Brandal. Ved kaiene og i bøyer ut for land låg skutene når dei ikkje var på fangst. Og der var fabrikkar og motorverkstad, fleire daglegvarebutikkar, bakar, skomakar og slaktar. Folk kom langveges frå for å få seg arbeid på land eller sjø.

Ein dag i den tida var det ein kar som arbeidde på ein motorverkstad i bygda som var uheldig og fekk seg ein kakk i hovudet slik at han svimte av og vart liggande på betongolv. Dei andre visste ikkje heilt kva dei skulle gjere, heilt til sjefen kom på at han hadde ei flaske cognac på kontoret.

Han sprang stad og henta flaska, men kom så på at han hadde ikkje glas. Då gjorde han seg ikkje meir føre enn at han skrudde ned lampekuppelen i taket og slo i ein stiv dram, heldt opp hovudet på karen som hadde livna litt til, og let han drikke. Han smatta og kom seg straks litt til.

- Vi får vel gi han ein kuppel til, sa sjefen. Og pasienten sa ikkje nei takk. Etter ei stund trilla dei mannen heim til kona slik at han skulle få litt ro etter uhellet.

Om ettermiddagen ringde sjefen heim til pasienten og ville vite korleis det gjekk.

- Jau, det står no bra til med han, sa kona, men eg lure no på kva dokke he gjort med 'nå, for han vil berre danse!



Innhald

«Polarbjørn» og «Herøyfjord»	side 4
Pelsjeger Peder Sulebak	side 23
Arne Høygaard – Nazilege	side 28
Fangstmann Raimo Pentikainen	side 38
Vrakfunn av ishavsskute	side 40
4 x Lance frå Gratangen	side 43
Tussa-fiber til Polarstar	side 50
Frå arkivet	side 51
Den store julemessan	side 61

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

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

Opplag 800. Årskontingent / abonnement kr. 400,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 750,-

www.ishavsmuseet.no

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Furenak» 1976. Foto Ragnar Thorseth

ISSN 1891-9480

«Polarbjørn» og «Herøyfjord», Newfoundland 1949.

Av Johannes Bjarne Alme

Langfredag 15. april 1949 om kvelden sat fangstfolka på «Polarbjørn» med papir og blyant å rekna på kor stor lotten kunne bli. Samstundes sendte skipper Henrik Marø telegram til Sunnmørsposten; «God påske, alt vel».

«Polarbjørn» med eit mannskap på 25, hadde fangsta godt og var snart fullasta.

I 3-tida same natta tok det til å brenne i maskinrommet på skuta. Det var under kjelen det tok til, der var vanskeleg å kome til å få sløkkje.

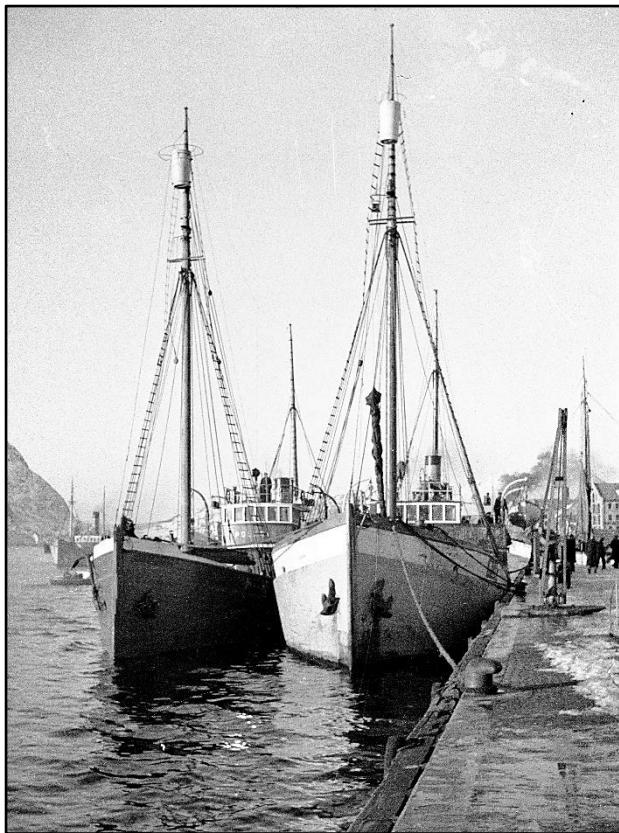
Folka som er på vakt, startar å sløkkje med slangar. Det ser i førstninga til å gå bra, men ut på natta tek elden seg opp att. Det brenn under den oljefyrte kjelen i maskinrommet. Skipper Henrik Marø vert purra i halvfemtida på natta. På ny ser det ut som brannen er under kontroll.

I halv sjutida på morgonen, blussar brannen kraftig opp igjen. Maskinrommet vert fylt av røyk og alt av slangar og brannsløkkingsapparat vert brukt.

Starten på norsk selfangst ved Newfoundland.

Etter at «Polarbjørn» og «Polaris» gjennomførte den første vellukka turen til Newfoundland i 1938, rusta åtte skuter ut året etter. Underveis, i en forrykande storm i februar 1939, havarerte tre skuter: To var frå Gratangen - «Saltdalingen» og «Nyken». Etter heltemodig innsats klarte «Polarbjørn» og «Polaris» å berge mannskapet på 18 frå «Saltdalingen». «Nyken» forsvann med heile mannskapet. Den tredje havaristen, «Isfjell», vart mannskapet berga av den svenske-amerika-linje sitt skip, «Drottningholm».

Då krigen braut ut i 1940, var det fem Norske skuter som fangsta på feltet: «Polarbjørn», «Polaris», «Arktos», «Quest» og «Selis».



Polaris og Polarbjørn før avgang til Newfoundland 1938. Foto fra Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

I 1941 fangstar «Polarbjørn» og «Polaris» ved Newfoundland. «Polarbjørn» fangsta også i 1944, 1945 og 1946 før turen går attende til Noreg.

I 1947 er «Polarbjørn» einaste norske skute på feltet.

Sesongen 1948 er det fire norske skuter: «Flemsøy», «Isflora», «Polarbjørn» og «Quest»

I 1949 er det 9 norske skuter som har rusta ut for fangst ved Newfoundland: «Sjannøy», «Isflora», «Polarbjørn», «Polarstar», «Veslekari», «Eskimo», «Herøyfjord», «Quest» og («Polarquest» i Davisstretet)

Kort om Newfoundlandsfeltet:

Ser vi på heile perioden norske skuter fangsta på feltet, er det fleire skuter som har forlist og fått skade på overseglinga, enn det som har forlist i isen. Nord-Atlanteren i februar er utfordrande for forholdsvis små skuter.

Isen på feltet er i stor grad eittårig, med litt innslag av to-års is som kjem med straumen frå



Isflora ved Newfoundland, her i 1951. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

nord. Vidare er der ein del isfjell på feltet. Desse kan forårsake problem, enten dei står på grunn, eller kjem med straumen.

Det er mange grunnar og undervasskjer på feltet, desse har vorda ein del problem, særleg i år med lite is, då fangsten gjekk føre seg nær land.

Straumen kjem frå nord, og vinden kjem ofte frå same retning. Då er det fort gjort å verte sette faste i isen. Tommelfingerregelen var å passe på at ein kjente litt dønning, og at ein følgde med om issørpa begynte å endre farge, då var det press i isen. Mange skuter har vorte sett faste på Note Dame Bay, og vorte liggande der i lang tid.

Attende til 1949.

Det er fire år sidan krigen var over, men Noreg var framleis prega av mangel på varer, så det tok tid å bygge opp att ishavsfilaen. Like eins var det mangel på personleg utstyr som ty, kle og støvlar. Folk var optimistar og ville tene pengar for å bygge landet, så dei gjorde seg hjelpte med lite. Lånte seg klede og utstyr av slekt, naboar og vene for å kome seg på fangst.

Om «Polarbjørn»: Saman ned treskutene «Quest» og «Veslekari» var «Polarbjørn» (LPP 123,6 ft, B 26,0 ft, d 13,2 ft, med motor på 360 hk) den mest kjente norske selfangstskute i tre.

Skuta vart bestilt av Jens Øien frå Tromsø, og sto ferdig i 1919. I 1911 berga han den

austerrikske greven Hugo von Kostersitz og følget hans på Aust-Grønland, og fekk ei påskjøning på 50.000 mark. Pengane brukte Øien m.a til å bestille ein topp moderne motorselfangar hos Nils Jakobsens verft, Narvik skipsbyggeri på Fagernes. Då «Polarbjørn» vart sjøsett i 1919, var den Norges største motorkutter for selfangst.

Men Øien klarte ikkje å betale rekninga for skuta, og Nils Jakobsen disponerte skuta ei tid, før den vart sold vidare. Etter fleire ulike eigarar vart «Polarbjørn» i 1930 kjøpt til Brandal. Kristoffer Marø vart legendarisk skipper om bord. Om somrane seile «Polarbjørn» med ulike ekspedisjonar, til Grønland og Svalbard. Vintrane vart brukte til selfangst. Til å begynne med i Vestisen og Kvitsjøen. Lave prisar, redusert bestand i Vestisen, og vanskelege fangstforhold for nordmennene i Kvitsjøen, førte til at «Polarbjørn» og «Polaris», drog til Newfoundland i 1938 og stod for den første norske vellykka fangstturen til det feltet.

Medan «Polarbjørn» fangsta på Newfoundland i 1940, vart Norge okkupert av tyskarane, og skuta kom i alliert krigsteneste i arktiske områder, Labrador og Grønland. Skuta og skipper Marø sette seg i stor respekt hos amerikanarane, og den fekk tilnamnet: «Skuta som alltid kom fram».

I løpet av krigen gjorde skipper Marø og «Polarbjørn» fleire turar som amerikanarane karakteriserte som umoglege og utrulege. I boka Hardbalne Polarkarer (1957/1974) fortel ishavsmannen og forfattaren John Giæver følgjande historie:

«Som til eksempel da den amerikanske Coast Guard-kutteren «North Star» brakk roret oppe i drivisen utenfor Nordaust-Grønland ene året. «North Star» er ei skute på om lag 12 hundre tonn, og der lå hun da behjelpeleg midt i verste grønlandsbaksen.

Heldigvis var «Polarbjørn» like i nærheten, og Marø fikk ordre om å gå til assistanse. Men «Polarbjørn» var bare på 360 tonn (og 360 hk Atlas Polar dieselmotor), og synderlig hjelp



På Polarbjørn i 1939, John Giæver med sekstanten, fru Giæver på fanget til skipper Kristoffer Marø. Foto fra John Giæver.

hadde vel ikke amerikanerne ventet at Marø kunne gi dem, Men Marø gikk oppunder kutteren og fikk om bord sleper, og så bukser han henne inn gjennom baksen fram til åpent vaten ved kysten. Og der reparerte «North Star» roret sitt.

Nå må man ha gått gjennom denne drivisen selv for å forstå hvilket storverk en slik sleping er. Det lar seg vanskelig forklare. Jeg kan bare si hadde jeg ikke visst at det var sant, så ville jeg svoret på at det var løgn. Og så etter endt arbeid på kysten skulle både «North Star» og «Polarbjørn» tilbake gjennom isen og ned til Island.

De gikk ut i lag, men det viste seg at de to skipsførerne hadde ulike meninger om hvordan ruta skulle legges i baksen. Det var visst slik at Marø ville gå rett aust, mens amerikaneren ville gå nordaust. Og de ble ikke enige.

Til slutt telegraferte amerikaneren at når Marø var så sta, fikk han bare gå som han ville men han måtte vite at da anså amerikaneren seg ikke forpliktet til å hjelpe han om det gikk galt.

Det fortelles at Marø smilte da han fikk dette telegrammet, og så svarte han:- takk i like måte.

Neste dag kom det nytt telegram fra amerikaneren. Han fortalte at han lå fast i et

knep oppe i nordaust, og han utba seg «Polarbjørn's» posisjon. Og da kunne Marø svare at han var kommet ut av isen og var på vei til Island i rom sjø.»

«Polarbjørn» kom heim til Noreg sommaren 1946. Skuta held fram med sommar-ekspedisjonane til Nordaust-Grønland.

Om «Polarstar»: Dette var første fangstsesongen til ei av dei mest kjente og fotograferte skuter i Noreg. Skipper på turen i 1949 var medeigar Kristoffer Marø. Kristoffer Marø tok til på Ishavet i 1902, med skuta «Minna» som berre hadde segl, og han heldt fram til ut på 50-talet.

«Polarstar» var bygd i Skottland på James Lemont shipyard. Siste del vart ferdiggjort på Liaaen i Ålesund. LOA 151 for, og 26 fot brei. Som ny hadde skuta ein 900 hk Atlas Polar.

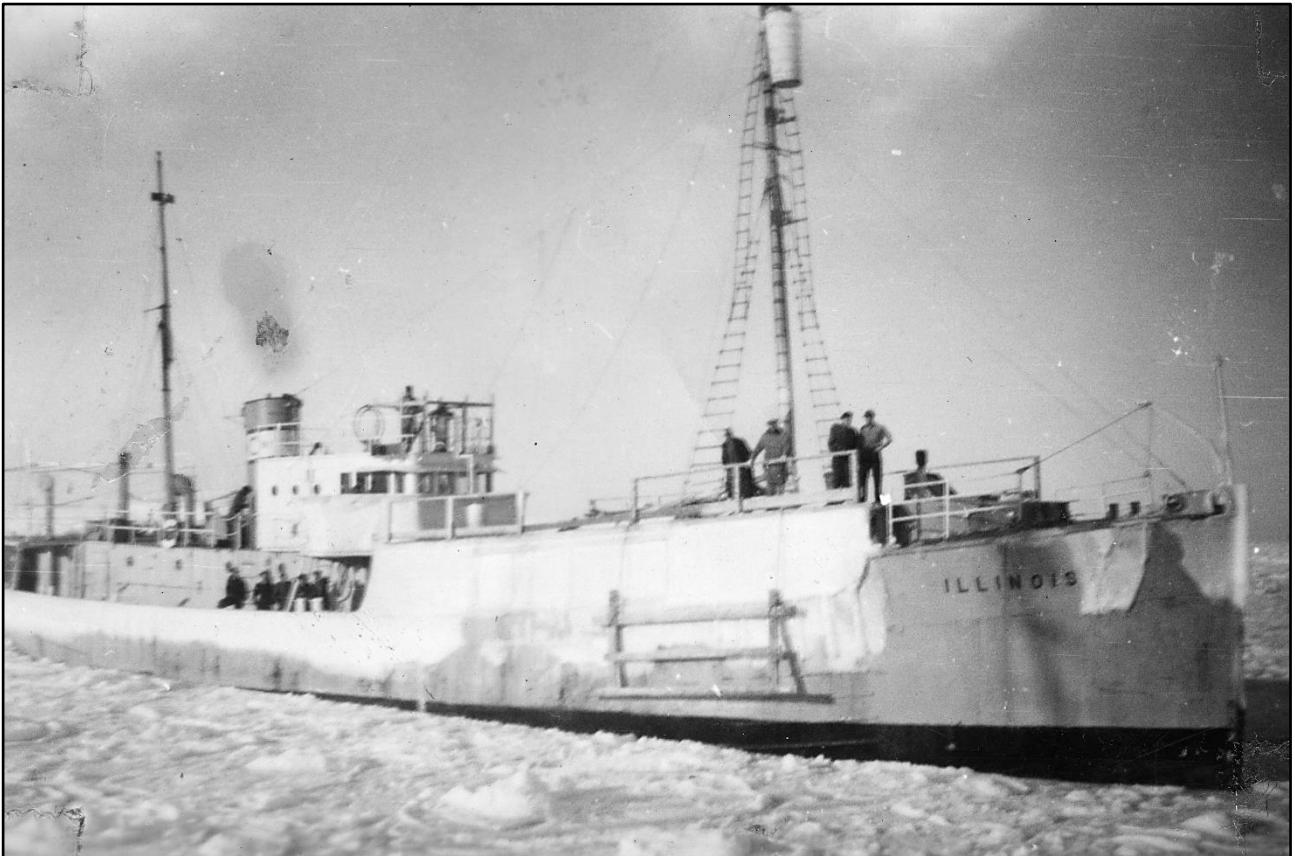
Skuta var designa for selfangst, ekspedisjonsfart og frysefart.

Om «Illinois»: Den Canadiske selfangaren «Illinois» var eigd av Lars Christensen og disponert av Karl Karlsen i Halifax. Harald Marø, son til Kristoffer Marø, var tiltenkt rolla som styrmann på «Polarstar», men det vart med ein kort tur på fraktfart. Då tok Karl Karlsen kontakt og bydde Harald Marø jobben som skipper på «Illinois».

Harald tok med kona og reiste over, han visst kanskje ikkje heilt kva hadde takka ja til. «Illinois» og dei to søsterskipa «Fordam» skipper Helge Brandal og «Notre Dame» skipper Kristoffer Marø jr., skulle gå i frukt og bananfart, men alle tre vart liggande stille i fleire månader i Florida og vente på last.

Dei to andre fekk beskjed om å kome til Halifax og ruste ut for selfangst, mens «Illinois» låg att. Skipper Harald Marø bad på sine kne om også å få gå, og lukka var at dei fekk ein last med salt til Halifax. Då vart det bestemt at alle tre skulle ruste ut for selfangst på Newfoundland.

Opphavleg var dei tre båtane bygde som trålarar, men under krigen vart dei rekvirert av marina og



Illinois. Foto frå Sigurd Dimmen.

rusta ut som minesveiparar. Det var stålskrog med fast propell.

Før dei tre skipperane drog på fangst, fekk dei følgjande gulrot frå Karlsen og Christensen, den som kom heim med beste fangsten skulle få skipperjobben, på nybygget «THERON», som var under bygging på James Lemont Shipyard i Glasgow.

70 år etter fortalte Harald Marø, at det passa han utmerka, han fant selen og lasta opp i alle tankar og rom, einaste plassen han ikkje hadde sel var i byssa! Vidare kalla han «ILLINOIS» for jarnbåt, den såg etter kvart ut som ei blikkboks, og den faste propellen var så fordervabenda at trass i at dei gav akterover, held skuta fram framover!

«ILLINOIS» og skipper Harald Marø fangsta best av dei tre, og skipperjobben på «THERON» vart hans. «E som var yngst fikk mest, da var dei to andre så fornerma at dei prata ikkje med me!», fortalte Harald.

Om «Herøyfjord»: Under andre verdskrig fekk den tyske krigsmarine bygt nokre stål fartøy som

var konstruert for isbryting, berging og havgåande slepeoppdrag. Fartøya vart bygt ved Kalnes MV i Tønsberg, Aker MV i Oslo og i Åbo i Finland. Dei solide og velforma skroga vart i åra etter krigen ombygt og ferdigbygt til tenlege ishavsskuter for reiarar i Tromsø til bruk i fangst ved Newfoundland. Slik kom ishavsskutene «POLARSIRKEL», «NORSSEL», «NORBØRN» og «NORVARG» til.

Det femte av dei tyske, isgåande fartøya var «FÆTTENFJORD». Båten vart levert frå Akers MV i 1942. Båten målte 152 ft / 566 brt og hadde to dieselmotorar av fabrikatet MWM, kvar av dei på 700 hk til framdrift.

Under eit alliert flyåtak på Nyhavna i Trondheim 24. juli vart «FÆTTENFJORD» treft, og den fekk store skadar og sokk.

Rolf Ervik budde i Trondheim under og etter siste verdskrigen. Han kjøpte i 1946 «FÆTTENFJORD», som hadde blitt førebels tetta og slept til Lofjorden, ei sidearm av Åsenfjorden og der tyskarane hadde eit stort marineverft.

Det var eit solid vrak Ervik sikra seg. Skroget var sterkbygd og heilsveisa, med kraftige spant og tjukke stålplater i huda. Baugen var godt forsterkingar med tanke på isbryting og for å gå i is. Dei to dieselmotorane var kopla til ein propell. Der var to hjelpermotorar, kvar på 90 hk og donkeykjel for pumper og varme.

Ein del av utstyret om bord var øydelagt, men ein av hovudmotorane og begge hjelpermotorane var i ein slik stand at dei kunne reparerast. Båten, som Ervik gav namnet «Herøyfjord» vart slept til Ørens mek. Verkstad i Trondheim. Her vart båten først rydda for all «innmat». Ein del av overbygget framme vart skore bort. Skipet vart no reparert, og elles fornya ein hovuddekket, bakdekket og skotta. Og maskina vart flytt lenger akterut.

Båten vart etter denne fornyinga sjåande heilt annleis ut enn den gamle slepebåten og kunne no presenterast som eit moderne og allsidig lasteskip på 800 tonn som det var planen å setje inn i ferskfisktransport i og med at han gjorde god fart, 11 mil med full last. «Herøyfjord» vart ferdig sommaren 1948 og gjekk då inn i kolfart mellom Svalbard og Nord-Noreg. Seinare vart det turar mellom Oslofjordområdet og Finnmark for Finnmarkskontoret.

Tidleg i 1949 var «Herøyfjord» leigd ut til reiarlaget Br. Jakobsen i Tromsø for to år. Tanken deira var m.a. å chartre bort skuta til den norske ekspedisjonen til Antarktis. Men først var det selfangst ved Newfoundland. Guttorm Jakobsen gjekk om bord som skipper.

Guttorm Jakobsen var frå Tromsø. Han fekk 50 sesongar på ishavet. Jakobsen var skipper på fleire ekspedisjonar i Arktis og Antarktis, bl.a. på «Norsel» tre sesongar for den Norsk-Svensk-Britiske Maudheimekspedisjonen 1949-52.

Sin første tur på ishavet fekk Guttorm som 16-årig dekksgut i 1927 på «Heimen», og han fekk ein elddåp da skuta forliste. I 1929 var han matros på «Heimland I» på Aust-Grønland, og i 1931 var han skyttar og matros på nye «Heimen». Deretter tok han styrmannseksamen og drog til sjøs før krigen.



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

I 1940 mønstra Guttorm på «Quest» som telegrafist på turen til Newfoundland.

Han vart ute heile krigen. Han segla som kaptein på fleire skip, mellom anna då D/S «Victo» som gjekk i konvoifart vart angripne av tyske fly, og angrepet førte til eksplosjon i kjelen og brann. Guttorm fekk Loyds medalje for tapperheit og Officer of the Most Excellent Order of the British Empier. Grunnlaget for tildelingane var at Guttorm personleg berga den hardt skadde maskinsjefen.

Om «Brandal». Bygd som ishavsskute i 1911 for Sigvald Brandal, seinare overtaken av Peter S. Brandal.

Skuta blir rekvisert av den Tyske marine (KMD) i 1940. Den får no namnet «Wasserhundt». I 1943 forliser skuta under oppdrag ved Sandnessjøen.

Der vert den liggande i nesten eit år, før Martin Karlsen i januar/februar 1944 sendte to av sine andre skuter på ekspedisjon for å prøve og heve vraket. Dette lykkast dei med. Dei fylte rommet



«Nye» *Brandal* på slipp ved Hatlø mek. 1947.

med tomme eikefat og fekk oppdrift på den. Skuta vart slept til Ulsteinvik og satt på slipp ved Hatløy mek.

Her starta eit omfattande oppbyggingsarbeid. Bortsett frå nokre få delar i skroget var det i praksis ei heilt ny skute som no vart oppbygd. Det tok tid å bygge oppatt skuta. Det var materialmangel, og både Martin Karlsen og Leif Hatløy var på fleire sykkelturar innover fjordane for å få tak i ein tømmerstokk her og der.

13. mars 1947 kan vi lese i Vikebladet at: «Selfangaren «*Brandal*» gjekk prøvetur sundag – over 10,5 mils fart under prøveturen. Det er den mest moderne selfangstskuta i Noreg som no forlèt verkstaden». Skuta hadde no fått ein Crossley motor på 375 hk. LOA 112 fot og den var blitt 22 fot brei. Alle lugarar er elles utstyrt med elektrisk ljós og sentralvarme.

Skipper på Vesteristuren i 1949 var Martinus (Tin) Brandal.

Om «Flemsøy»: Bygd i 1917 for Johan Flem og Karl Skaarrevig, Ålesund. Då «*Flemsøy*» var ferdig vart første oppdraget til skuta å gå på

leiting etter dei seks sakna skutene i Vesterisen. I 1926 kjøpte Johs H Brandal seg inn i skuta, og frå 1933 var han eineigar.

Skuta vart rekviret av tyskarane under krigen og gjekk i fraktfart for dei. Eit litt pussig samantreff er at skuta låg på Trondheim hamn når den vart bomba og «Fettenfjord» («Herøyfjord») vart senka.

«*Flemsøy*» vart ombygd ved Bolsønes Verft i 1947/48. Skuta fekk ny avrunda baug og dieselmaskin, 370 hk Crossley. LOA 114 fot og 22 fot brei.

Peter P Brandal var skipper på Vesteristuren i 1949.

Attende til brannen på «Polarbjørn»:

Det brenn godt i den gamle skuta og ikkje minst i spekket i lasterommet. «*Polarbjørn*» var på det nærmaste ferdigfangsta, det sto att berre eit par dagar, før skuta var heilt lasta, då det tok til å brenne. Skuta hadde 8179 dyr om bord.

Frå «Polarbjørn» si dagbok:

Lördag 16/4-49



Polarbjørn i brann. Foto tatt frå Illinois.

Fortsetter og bauge innover i kurs retning West. Kl. 01,30 stopper da isen er for treg. West laber bris med tett tåke.

Kl. 03.00 Blir dem i maskinrommet opmerkson på at det begynner å ryke under kjelen. Den setter på brandslangener og vi rigger spyleslangen ned skyletet. Ser en stund ut som man har fått herredømme over ilden.

Kl. 6.30 bluser det plutselig opp igjen, og svart tykk rök fyller hele maskinrammet. Det er umulig å vere nede utan gassmaske. Vi tömmer alle brandslukningsapparatene. Men da det er vanskelig å komme til der det brenner bak i tunnelen er det til ingen nytte. Maskinisten kommer opp nesten ferdig av røyken, og blir lagt frem på fordekket i frisk luft og kommer seg ganske fort. Røyken står nu opp gjennom skayligtet og luftrør, kolsvart og tykk.

Vi begynner og rydde opp av akterrummet, og bryter hull frem mot kjelen og begynner å pøse vann med der.

I sjutida kallar «Polarbjørn» på den Canadiske selfangaren «Illinois» som ligg ikkje langt unna. Trass skodde og därleg sikt, er skuta raskt på plass. Den kjem med ytterlegare to brannslangar som vert teke ned akterluka og fram til maskinrommet. No står allereie flammane opp på akterdekket og trehuken tek fyr. Kaptein Harald Marø på «Illinois» bestemmer seg for å



Polarbjørn i brann, mannskapet går på isen og vert tatt om bord i Illinois som har trekt seg litt unna. Foto frå Roy Myrseth.

trekke «Illinois» unna i frykt for eksplosjon i maskinrommet på «Polarbjørn». Kring klokka 0800 høyrest det ein liten eksplosjon, og lysmotoren stoppar.

Ti minutt etter står også overbygget i lys loge, og kaptein Henrik Marø på «Polarbjørn» ber om at alle mann går frå skuta og over til «Illinois»

Allereie klokka halv ni på morgonen vart ishavsskuta «Herøyfjord» som hadde starta å gå frå isen, kontakta om den vil snu og ta med mannskapet frå «Polarbjørn» heim. Dette vert svara positivt på og skuta snur og kursar for «Polarbjørn» / «Illinois».

Det er lite karane på «Polarbjørn» får berga med seg. Dei som budde framme får med seg litt, men brannen spreidde seg raskt og ein frykta eksplosjonar, så det var uråd å gå om bord att og hente meir sjølv for dei, så mange får med berre det dei står og går i.

Kvelden før hadde karane sete med papir og blyant og fabulert om kor stor lotten kunne bli, no eit halvt døgn etter står dei tomhendte attende.

Frå «Polarbjørn» si dagbok:

Går om bord i «Herøyfjord» kl. 19.30.



Polarbjørn i brann, Illinois ligg på trygg avstand. Foto Bertel Landmark.

Söndag 17/4-49

Kl. 00.30 går «Polarbjørn» ned da det ikke er stort igjen over vannet som ikke var brent opp.
Kl. 06.00 begynner «Herøyfjord» å gå ut gjennom isen og hjem.

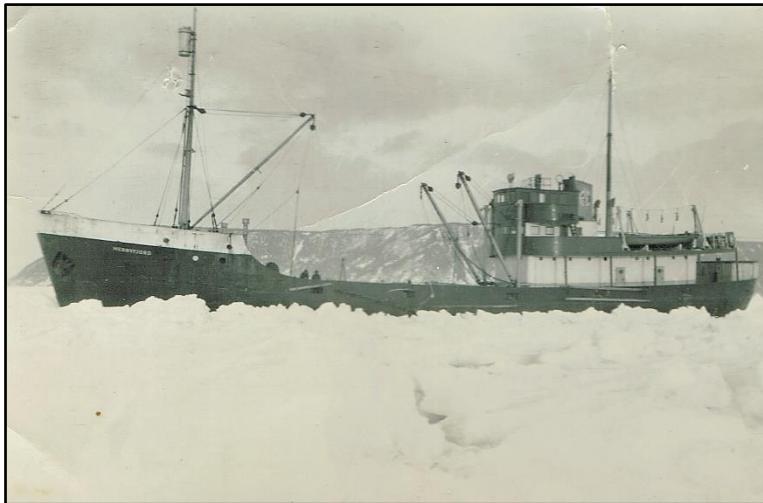
Henrik Marø

Frå sjøforklarings til skipper Henrik Marø om bord «Polarbjørn»:

«Med hensyn til brannårsaken har jeg gjort meg opp den mening at den nye oljebrenner muligens kan være årsaken da den varmet formye oppunder kjelen. Isolasjonen skulle være iorden etter min mening. Fyrgangene var isolert. Utførelsen var foretatt av Liaaens mek. Verksted. Jeg vet ikke hva slags fabrikat oljebrenneren var av.

Maskinrommet var isolert etter forskriftene, Kl. 7.30 kom M/S «Illinois» og den la til akterut og vi fikk slanger om bord. Men det var for sent å redde båten og flammene sto opp gjennom akterluken. «Illinois» ble bare liggende et kvarters tid, men da måtte den forlate «Polarbjørn» da vi fryktet for at maskintankene skulle eksplodere. Det var kapteinen på «Illinois» som var redd for eksplosjonene og ga ordre til at båten skulle gå fra brannstedet.

«Polarbjørn» hadde 2 brannslukningsapparater, men vi tok dem ikke i bruk før vi hadde tatt på gassmasker. Det var ved $\frac{1}{2}$ 7 tiden.



Herøyfjord i isen. Foto frå Paul Jernberg

Mannskapet som holdt til forut fikk reddet noe av töyet sitt, men de som holt til akterut mistet omtrent alt. «Ilinols» lå omtrent en kvartmil fra Polarbjørn og vi så båten brenne helt opp.»

Sjøforklarings til 2. maskinist Peder Amandus Rebbestad, om bord «Polarbjørn»:

Jeg hadde vakt den natt brannen oppsto på Polarbjørn. Jeg var nede i maskinrommet. Min vakt begynte kl. 12.00, men jeg kan ikke nøyaktig huske når brannen oppsto. Jeg merket først svilukt og litt røyk, varslet straks de andre av mannskapet som hadde vakt og vi satte i gang med brannslanger for å slukke. Røyken var varierendes og en stund så det ut som vi vær blitt hærre over ilden. Vi tok brannslukningsapparater og alt som vi hadde til rådighet til å slukke ned. Jeg sto i maskinen til kl. $\frac{1}{2}$ 5 men da var det blitt så mye røyk at jeg ikke kunne være der lenger. Hele mannskapet kom ned etter tur og deltok slukningsarbeidet

Brannårsaken. Da vi kom til isen omkring 10. mars merket vi av og til svilukt i maskinrummet. Vi tok derfor og murte opp et ekstra lag med stein i bunnen av fyrgangen, og etter den tid merket vi ikke mer svilukt.

Jeg tror ikke at brannen hadde noen forbindelse med den nya oljebrenneren, som var av Grönlions fabrikat.

Kl. 2 slukket jeg kjelen. Jeg holdt på med noe pakningsarbeide i forkanten av maskinrummet da jeg merket svilukt. Under kjelen var en

halvtoms Jernplate. Denne var større enn kjelen. Under jernplaten var treverket. Derifra var det røyken kom.

Sjøforklaring til 1. maskinist Adler Furland, om bord «Polarbjørn»:

Det er nemnt gassmasker / røykmasker, dette var nokre amerikanske gassmasker som hang att om bord i frå krigens dagar, då skuta gjekk for amerikanarane.

«Herøyfjord» kom inn gjennom isen, og var på sida med «Illinois» i halv åtte tida om kvelden. Grunna skodde samt tung og treg is, venta dei til morgonen etter med å begynne turen austover. Like etter midnatt sank «Polarbjørn». Det var eit trist syn å sjå den segnomsuste skuta forsvinne mellom isen og ned i djupet.

Om morgonen søndag 17. april starta «Herøyfjord» turen ut av isen og med Tromsø som neste hamn. «Herøyfjord» hadde eit mannskap på 41, og med dei 26 frå «Polarbjørn» er dei no 66 mann om bord. Det er korkje køyar eller andre fasilitetar for så mykje folk om bord den om-rigga lastebåten. Skuta hadde fangsta svært godt, og dei hadde 20120 skinn og om lag 360 tonn med spekk. Dette var til då den absolutt største fangsten som nokon gong hadde vore på veg til Noreg av ei skute.

Ifølge sjøforklaringa hadde skuta 5 fangstbåtar som kunne nyttast til livbåtar ved avgang frå isen, i tillegg fekk dei låne ein av «Illinois». Redningsutstyret var livbelte til 45 mann og tre livbøyer.

Frå sjøforklaringa til skipper Guttorm Jakobsen:

«Den totale dw. ved reisens påbegynnelse fra New Foundlands feltet var ca. 630 tonn. Skipet var i sjødyktig stand ved avgangen fra feltet. Hele akterommet var stuet fullt, der er en firkantet tank som går tvers over skipet og en cylindertank på hver side + 4 mindre cylindertanker. Alle tankene var fulle av spekk. Han hadde avspekket ca. 10.000 dyr. Det var stuet fullt mellom tanker og dekk og tanker og luker. Der var ingen langskipsskott oppe på tankene. Der var ett tverrskipsskott i forkant av

2 luka og atterkant av tanken, neste tverrskipsskott rett under forkant av 1. luka. Det akterste gikk helt opp og det forreste litt over romslasten. Skottene var spikret på støtter og satt i bend mellom tanker og spantene. Støttene var 5' x 5' boks med skråband imellom og avstivning forover med skråstøtte. Plankene var 3' til 4' tykk og 5'-6' bred. Fra forkant av 2 luka til midt på 1 luka var det firkantede som går tvers over skipets bredde ca. 1,50 m fra dekk. På akterste av disse fire tankene står en rund tank som går helt opp i dekket, dessuten ligger det en cylindertank på hver side. Disse tanker er festet med wire i spantene og avstivet med planker.»

«Herøyfjord» var ikkje ishavsskute, og måtte rustast ut for å gå på selfangst. Det var ikkje høge nok tankar i Tromsø til ein slik båt. Dei fekk om bord tankar i diverse storleikar. Det var få av dei som var så høge at dei gjekk opp i halve romhøgda. Det er fortalt at ein kunne stå opp på tankane og spekke og sleppe spekket rett ned på tanken. Skulle fangsten bli meir enn dei 10 000-12 000 skinna som gjekk ned på tankane, måtte ein binga opp for å halde lasten på plass. Det vart tatt med ein del skottmaterial. Det som vart oppsett, skulle vise seg å ikkje vere sterkt nok i uveret som møtte dei. På Newfoundland vart det rekordfangst med 20 000 dyr med tilhøyrande spekk.

I 12-tida søndag 17. er dei 40 nm mil aust av Bell Isl. og ute av isen.

Dagboka til «Herøyfjord» som vart lagt fram i sjøforklaringa er kortfatta, men likevel spekka med dramatikk.

«Herøyfjord» si dagbok:

Mandag 18. april. En del overvann. Kl. 03. Kl. 15 meget overvann.

Tirsdag 19. april. Kl. 02 meget overvann. Kl. 13 Kraftige brotsjøer med meget overvann. Kl. 22 tok skipet en kraftig brotsjø og ble liggende tungt i vannet forut, slører unna brottene, haler opp skinn fra forrummet hvor bolkingen var sprengt. 500 skinn kastes over bord. Ny

avstiving oppsatt. Hvorefte skipet arbeidet tilfredstillende. Kl. 2400 fortsatte kursen.

«Herøyfjord» gjekk seg rett ut i ruskevêr. Skinna som låg over tankane i lasterommet, hadde vore frosne medan dei var i isen, men ut i havet med høgare temperatur og stor bevegelse i båten, begynner dei «å leve». Ved Kap Farvel møtes ulike havstraumar, i tillegg til vinden er det mykje straumsjø.

Ein går med sakte fart, og prøver å sløre unna, men skuta får seg nokre rettelege brotsjørar, med mykje overvatn og skuta legg seg meir på nasen og mot babord, og vert ekstra tung framme. Det syner seg at bolkinga/avstivinga i fremste lasterommet har gitt etter, og skinna har flytta seg framover og til babord, så skuta ligg mot babord. Mannskap frå «Herøyfjord» går i lasterommet og tek opp 500 skinn. Vidare arbeider dei med å flytte om på skinna i rommet, men rullinga gjer arbeidet tungt og farleg. Like så kavar dei med å forsterke bolkingane som har gitt etter.

Dei 500 skinna vert tredde på vaier og flytta rundt om på dekket. Ein gong på styrbord, så akter, for neste gong verte dregen til styrbord og festa i rekka, i forsøk på å rette opp skuta. Det er eit tungt og farefullt arbeid, der dei store sjøane stadig bryt innover dekket. Alle mann vert våte og kalde, og to av mannskapet på «Herøyfjord» vert lettare skada.

Det vert også pumpa olje mellom tankane for å hjelpe til å rette og stabilisere skuta.

Etter kvart vert det konkludert med at skuta er for tung, og skinna skal kastast over bord for å lette skuta.

Begge mannskapa tek del i arbeidet på dekk, og alle er gjennomvåte og kalde. Mannskapet frå «Polarbjørn» har ikkje klesskifte, ei heller eigne køyser, men får sove på skift med mannskapet på «Herøyfjord». Der vert det trassige dagar. Det vert å legge seg ned på dørken når dei kjenner seg trøtte, og kleda er skitne og våte.

Det har kome sjø i ferskvatnet, så det vert så som så med matstellet på turen. Men slik som



*Herøyfjord på krevande oversigling mot Noreg.
Foto frå Karstein Martinsen*

overseglinga utvikla seg, så var nok det minste bekymringa.

Frå sjøforklaringa til skipper Guttorm Jakobsen:

Utpå kvelden krenget den sterkt fremover til babord etter et par på hinanden følgende brotsjørar og bolkingen i forrommet ble sprengt på babord. De fikk da tatt ut 500 skinn og flyttet samtidig bolkingen (det øverste laget) 2 ½ meter frem. Skuten rettet seg da med en gang og lå pent.

«Herøyfjord» si dagbok:

Onsdag 20 april. Kl. 02 meget overvann. Kl. 12 225' S av C. Farvell. Kl. 1600 skipet tar flere kraftige brott, beslutter seg til å lempe 1500 skinn for å lette skipet forut da det lå dypt i vannet. Ekstra forsterkning og surring påsatt løsfangst i forrummet. Slører unna brotsjøene. Kl. Meget overvann. Skipet arbeider godt i sjøen.

Dette er dagen etter dei har kasta 500 skinn på havet. Der var ingen skip i nærleiken som kunne redde dei om det gjekk gale med «Herøyfjord». Då skuta får fleire store brotsjørar over seg og på ny vert tung framme, vert det avgjort at fleire skinn må over bord for å lette skuta.

Det er eit forrykande uvêr, skuta ligg tungt i sjøen, og på dekket er det mykje overvatn. Dei slørar unna. Karane som går i rommet hadde nok verste jobben. Mellom kvar gong dei tek opp skinn, vert presenningen lagt over og karane på



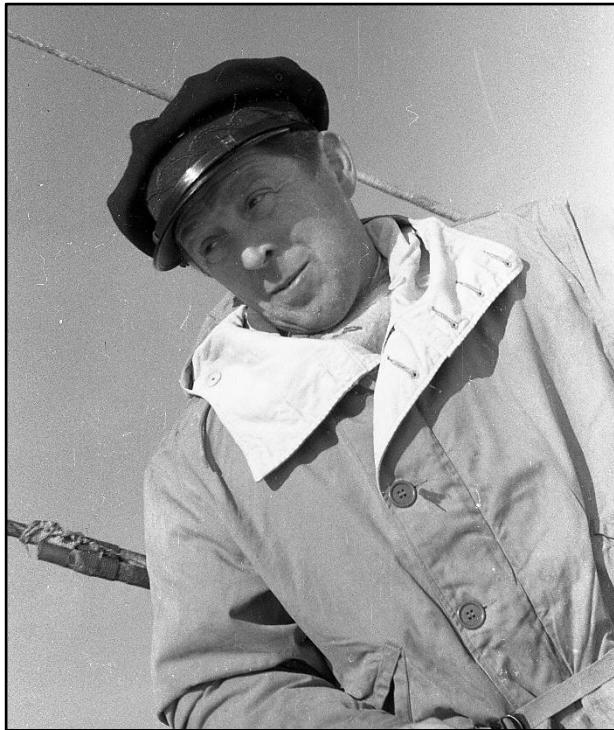
Herøyfjord med dekket fullt av skinn. Foto fra Paul Jernberg.

dekket meinheld denne for at ikkje sjøen skal kome med i lasterommet.

Karane på dekket som skal flytte skinna, vert stadig slått over ende av brotsjørar, og følgjer hjelplaust sjøen på dekket.

Nokre skinn vert plassert heilt akter på dekk, men 1500 skinn vert kasta på havet. Etter beste evne vert skinna i rommet lagt på plass, og nye delingar vert sette opp. Det er eit svært vanskeleg arbeid slik som skuta slingrar, men dei får lagt om skinna og sikra bolkingane.

Mange år seinare fortalte Angel Brandal (frå «Polarbjørn») litt om denne turen, og han la ikkje skjul på at det var ei tøff oversigling, og han tykte også at desse døgna ved Kap Farvel var verst. Dersom det skulle gå gale, var det inga moglegheit for bering. Det var stor diskusjon mellom mannskapa, dei frå «Polarbjørn» visste at skinn som måtte dumpast for å berge skuta, ville bli erstatta av forsikringa. Det ville ikkje alle på «Herøyfjord» tru på, og ville først ikkje kaste skinn over bord. «Herøyfjord» måtte ha därleg stabilitet, den la seg lenge over, før den sakte retta seg opp. Dette la vi merke til allereie då vi kom ut i open sjø. Alle vi frå «Polarbjørn» hadde eit sterkt ønske om å verte sette i land enten på Island, eller Færøyane, men vår skipper Henrik Marø, nådde ikkje fram overfor den bestemte skipper Guttorm Jakobsen på «Herøyfjord».



Skipper Henrik Marø frå Polarbjørn, her frå 1956. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

Frå Sjøforklaringa til skipper Guttorm Jakobsen:

Det gikk bra til neste ettermiddag da de igjen begynte å bryte sterkt og skuten igjen lå tungt forover. De lempet så 1500 skinn på sjøen og tok noen skinn helt akterut på dekket dessuten forsterket de skalkinga forut og strakk en wire med påsydde selskinn langskip og tverrskip i forrommet for å hindre sig i lasten. Dette hjalp og skuten arbeidet igjen fint. De nærmeste dagene var det fremdeles sterk vind og mye brotsjører men skuten arbeidet tilfredsstillende.

«Herøyfjord» si dagbok:

Torsdag 21. april. Kl. 01 enkelte kraftige brott, skipet arbeider godt.

Fredag 22. april. Kl. 2000 mottok telegram landsett «Polarbjørn»s mannskap Ålesund, kurs satt for Ålesund.

Mannskapet frå «Polarbjørn» følte seg slett ikkje komfortable om bord i «Herøyfjord» og kom med eit sterkt ønske til skipper Henrik Marø om å verte sette i land på Island. Marø framføre ønsket, men grunna straumsjø og uvêr,

var det uråd å gå til lands, så ferda held fram austover.

Det har vore fortalt at normalt villa «Herøyfjord» gått nord om Island til Tromsø, og fått ei rolegare oversegling, og på den måten kanskje berga skute og lasten. Det er ikkje korrekt, skuta er sør om Island, når dei mottek telegrammet om å gå til Ålesund.

Med å landsette dei forliste i heimehamna, vil forsikringa og Staten spare seg reisekostnadar. Og ikkje minst, ein ville unngå å måtte kle dei, sidan dei kom inn til heimehamna.

Frå sjøforklaringa til skipper Guttorm Jakobsen:

Da de lå syd av Island fikk han anmodning av «Polarbjørn»s mannskap om å sette dem iland på Island, men han fant det forsvarlig og bli liggende på været da det var pålandsvind på Island og mye strømsjø. Senere var det ingen fra hans mannskap som nevnte at de anså det sikrest og gå innom Island.

«Herøyfjord» si dagbok:

Lørdag 23. april. Kl. 1600 lå på været, kraftige brottsjøer skipet arbeider tilfredsstillende.

Søndag 24. april. Kl. 0100 ligger på været. Kl. 2200 fortsatte kursen.

Mandag 25. april. Kl. 0100 lå på været i 2 timer.

Tirsdag 26. april. Kl. 0700 pass. Kallsøy 21' av.

Onsdag 27. april. Kl. 1400 dreide på været med sagte fart. Kraftige brottsjøer, meget overvann.

Torsdag 28. april. Kl. 0100 ligger på været. Svært opprørt hav. Skipet tar stadig inn kraftige brottsjøer og har tendens til å legge seg over, men blir holdt rett med olje i trimming. Meget overvann. Kl. 0720 kom et kraftig brott inn på b.b og slo skipet ned på 45 gr. Slagside til st.b. Forsøkte og rette opp skipet med å trimme bunkers til b.b. samtidig som man kjørte full fart, men forgives. Kl. 0800 driver for stopp i maskinen. Vanntrykket på st.b. holdt skipet nede. Benytter olje til bølgedemper. Ålesund Radio underretter kl. 0740 stoppet maskinen og lot skipet drive med b.b. side mot vind og sjø.

Følgende skip underveis til assistanse. S/S «Cetus», M/S «Høyanger» og bjergingsbåt «Draugen» fra Ålesund. Samtlige skip peiles pr. radio. Possisjon i følge radiopeiling N 63 gr. 00*03 gr. 32'. Skipet er helt tett, men tar enkelte kraftige brott. Stort press på luker og maskindører.

Sjøforklaring frå skipper Guttorm Jakobsen:

26/4 om morgen passerte de Færøyene i pent vær. Ved værmeldingen kl. 22 regnet han med at de skulle klare å komme unna et uvær som kom østover, men det frisknet på utover natten og var full storm onsdag. De greide ut på dagen opp mot været og holdt bare styringsfart. Det var høy sjø og store brott.

Skuta greide det forholdsvis bra med trimming med olje, men det kunne gå opp til 4 timer mellom hver gang de behøvde å trimme.

Fra 4 tiden den 28. ble sjøen kraftigere, men skuta greide det fremdeles bra.

Ved 7 tiden gikk han ned for å få et krus kaffe og like etter merket han at båten la seg over. Han gikk da straks opp på brua og så at båten hadde fått slagside.

Han gav ordre til maskinen om å trimme all bunkers over til babord og å forsøke å kjøre full fart, men det nyttet ikke. Så ga han styrmann ordre om å underette Ålesund Radio samtidig som de stoppet maskinen. De fikk så babord side opp mot sjøen og brukte olje som bølgedemper. Skuten tok et og annet brått over seg, men lå etter omstendighetene tålelig bra.

De undersøkte, men alt var tett. Det kom ikke noe vann i maskinen eller andre rom. Han hadde hele tiden kontakt med Ålesund Radio og en to tre ganger direkte kontakt med «Cetus» på fiskeribølge. De startet hjelgemotoren, men den ble stoppet på grunn av dårlig oljetrykk. En elektrisk lensepumpe brant opp antagelig på grunn av skipets skevhets. Noe mere kunne de ikke foreta seg.

Forsøket med å pumpe olje over til babord og så gi full fart og svinge for å rette opp skuta, var

dristig. Ein kan tenke seg at om lasten hadde begynt å sige mot babord, så vekta av både oljen og skinna kom over, ville gjera at skuta la seg enda meir over på den sida.

Trelukene var gode og presenningane var nye. Det var tre lag presenningar over lukene og det var skalka skikkeleg, det var ikkje for lukene og vatn i lasterommet frykta var størst.

Frå skuta la seg over med 45-47 graders slagside, var det berre på brua og i bestikken folk kunne opphalde seg innandørs. Flesteparten av dei 66 mennene om bord, oppheld seg på det våte, glatte og kalde akterdekket. Med korte rotasjonsturar inn for å få i seg litt varme. Heile skuta var mørk, korkje hovudmotor eller hjelpeomotorar var i gang. Trass i at tida gjekk, hadde dei eit lite håp om at dei kunne bli berga om alle skott og dører på «Herøyfjord» sto i mot vasstrykket. På same tid var dei mentalt budde på at det kunne gå gale, og då var det som ein seinare uttalte, «einaste eg håpte, var at det gjekk fort».

Timane gjekk, og båtane som var på veg ut frå Ålesund, kava i den tunge sjøen, det gjekk seint.

Det var lange og tøffe timar for dei 66 om bord Herøyfjord. I ein artikkel i «Tidens Krav» fortel fangstmann Thomas Solheim frå Nesestranda følgjande:

Enn redningen frå «Herøyfjord»?

Vi hørte i radioen at de først kom i kontakt med en 10-tusen-tonner, Vi så ham men han kunne ikke yte oss noen hjelp. Han var ikke ordentlig manøverdyktig og holdt på å renne oss i senk. Propellen slo løst.

Men så kom Brandalsskutene da?

Ja, den første gikk rundt oss og pøste olje på havet.

Det ble vel uro blant karene da?

Å du vet det var spent. Det var jo 20 mann som manglet livbelter. Men de aller roligste trekte seg tilbake og ville la kameratene gå først. De fleste av oss hadde gjort oss fortrolige med at

det kunne være slutt hva øyeblikk det skulle være. Vi ønsket bare at kampen ikke skulle bli for lang.

Og så tok redningen til?

Det var ikkje så greitt. Tårnhøye bølger og mørkt. Lyskasterne spilte jo opp og lyste opp sjøen mellom båtene. Vi fikk line om bord, en båt ble satt på vannet og halt inn til oss. Det ble varslet: «Hopp! Men ikke en mann rørte seg. I samme øyeblikk knuste båten til pinneved. Den hadde redningsbelter om bord til dem av oss som ikke hadde. Men hvis noen hadde hoppet da ville det vært deres sikre død. Man halte så noen om bord i en line, men så ble redningen innstilt for å avvente dagslyset.

Det ble vel lenge timer?

Du vet det. Men skipper Jakobsen var svær, han holdt motet oppe i oss, spøkte, lo, gav oss sigaretter og stimulansedråper på sukkerbiter. Og vi røkte i ett. Vi var forferdelig tørste. Vi hadde hvitt skum i munnvikene og tungen tørr og stri. Våre nødtøfter måtte vi gjøre der vi stod».

Torsdag kveld omkring klokka halv åtte kom lasteskipet «Cetus» fram til havaristen. Skipet var eit stort dampskip på 375 fot, i ballast, noko som gjorde at det korkje var lett å manøvrere eller mogleg å hente folk frå sjøen og opp på dekk. I følgje fleire av dei som var om bord «Herøyfjord» var det ikkje manøvreringsdyktig, og heldt med fleire høve på å renne på «Herøyfjord».

Ishavsskutene «Brandal» skipper Marinus (Tin) Brandal og «Flemsøy» skipper Peter P Brandal, hadde fangsta i Vesterisen. Dei hadde begge gjort god tur, og hadde knappe 3500 dyr og om lag 70 tonn med spekk. Dei låg tungt i sjøen. Både skutene hadde lagt i isen og venta på betre vêr før dei ville ta fatt på overseglinga. Tidlegare hadde dei fått med seg at «Herøyfjord» hadde hatt vanskar, og hadde mått kasta skinn på havet ved Kapp Farvel.

Om morgonen fekk dei to skutene med seg «Herøyfjord» si naudmelding til Ålesund Radio,



Slik låg Herøyfjord då redningsbåtane kom fram. Bilde skal vere teke frå bergingsbåten Draugen.

og sette kurset i mot skuta. Skipper Martinus Brandal tok sidan kontakt med «Herøyfjord» og fortel at dei set kurset i mot dei, og ber om ei vurdering av situasjonen. Skipper Guttorm Jakobsen er roleg og sakleg, der han seier at dei har det bra, alt er tett og dei to skutene må ikkje ta nokon sjanse for deira del. Martinus Brandal ber så om å få nokre ord med Henrik Marø. Han er slett ikkje så roleg, og beskriv situasjonen som dramatisk, og fryktar at før eller seinare vil noko gi etter, og då vil skuta gå rundt på eit augneblink. (Ref. Ottar M Brandal)

Ole Viddal frå «Brandal» fortel at då førsteskyttar Bernt Brandal på «Brandal» tok over vakta etter den samtaleten så sa han: «No må den som er framme vere framme og den som er akter, vere akter, for no vert det våtsamt». Bernt hadde eldstebror Peder (Pea) og yngstebror Angel om bord «Herøyfjord» (frå «Polarbjørn»).

«Herøyfjord» si dagbok:

Kl. 2000 kom «Brandal» fram. Fremdeles høy sjø. Man ble enige med «Brandal» om å forsøke overføring. Båt ble låret om st.b. og halt over til «Brandal» med 4 mann. Ved neste forsøk ble båten knust. Ingen kom tilskade. Man ble enig om og avvente dagslys. Kl. 23.30 ankom «Flemsøy».

Skipper Guttorm Jakobsen si sjøforklaring:

Utpå kvelden kom «Brandal» og «Cetus» tilstede. «Brandal» gikk rundt skipet og pumpet ut olje. Deretter gikk den opp i le og 4 mann ble



Skipper på Brandal, Martinus Brandal.

overført til den i en fangstbåt. Da de skulle sette ut folk den andre gangen ble båten knust. De ble så enige om at de skulle vente til det ble dagslys.

I dagboka til «Herøyfjord» er det skrive at skuta hadde 5+1 fangstbåtar ved avgang frå Newfoundland. Når dramatikken starta har skuta to.

Framkome til «Herøyfjord» set «Brandal» lyskastaren på den. Dei registrerer at vatnet står halvt inn på luka på hovuddekket, og dei ser mykje folk samla på akterdekket.

Det første «Brandal» gjer, er å pumpe olje på sjøen. Når den opprørte sjøen begynner å roe seg, går skipper Martinus Brandal skuta så nær som råd er og eine fangstbåten frå «Herøyfjord» driv ned til «Brandal». Det er framleis stor og tung sjø, men dei fire i fangstbåten kjem seg velberga om bord i «Brandal». No er det kontakt i mellom skutene, og før fangstbåten vert hala attende til «Herøyfjord», vert det sendt med



Ole Viddal. Foto Johannes Alme 2022.

redningsvestar til dei om lag 20 mann som ikkje hadde om bord «Herøyfjord». På vegen attende, fyller fangstbåten seg med sjø, og då den kjem på sida av havaristen, vert båten knust. Redningsvestane vert berga og fordelt på karane som ikkje hadde.

I følgje Ole Viddal (på «Brandal»), så halte dei ein mann eller to gjennom havet etter dette, før operasjonen vart avbroten. Dette står det ikkje noko om i dagboka. Operasjonen vert avbroten grunna den knuste fangstbåten, dei tok ikkje sjansen på å knuse fleire, før dei ev. var nøydde.

Førsteskyttar på «Polarbjørn» Peder (Pea) Brandal var ein av dei fire som kom over til «Brandal» i den første båten. Hans vurdering var at før eller sia vil dører, luker eller skott gi etter, og da vil det gå raskt.

«Draugen» kom fram i 23 tida, «Flemsøy» ein halv time etter. (skipper Kristoffer Marø frå «Polarstar» er om bord «Draugen».) Alle tre båtane pumpar ut olje for å dempe sjøen.

I to-tida om natta, vart situasjonen meir kritisk. Vinden snur og aukar på. Då vart operasjonen teken opp att. «Brandal» gjekk så nær opp under hekken på «Herøyfjord» som mogleg, og kraftkaren frå Bremanger, Kjerulf Hauge, kastar

over ei line. Det er på ny oppretta line mellom skutene og ein begynner å hale folk over frå «Herøyfjord» til «Brandal». Karane som vert hala over, har på redningsvest, og vert surra fast til lina, og dei får beskjed om å ligge på rygg. Det er tungt å hale folk gjennom det opprørte havet, og det tek tid, og er heller ikkje ufarleg. (ref. Ole Viddal)

«Herøyfjord» ligg med 45 graders slagside, og sjøen gjer at skuta hoppar og slingrar. Karane som skal over til «Brandal» vert forsiktig slakka nedover det glatte dekket til dei er i sjøen. Når dei er komne i sjøen, må lina slakkast for at dei ikkje skal verte skada når dei vert løfta av bårene eller vert med ned i ein båredal. Turen gjennom sjøen tek gjerne 10 minutt eller meir. Karane som vert hala om bord «Brandal» er våte og kalde. Mange frys slik at leppene er blå når dei kjem over rekka, men alle er glade for å vere kome i tryggheit.

Etter ei tid kjem «Polarbjørn» sin skipper Henrik Marø ut på bruvingen til «Herøyfjord» med ein ropert. (Over radio står det ein stad.) Han ropar over til «Flemsøy»: «Det går seint dette her, kan de ikkje forsøke å sette ut ein fangstbåt og la den drive ned til «Herøyfjord»». Det kjem ikkje noko svar frå skipper Peter P Brandal, men skuta går i posisjon og set ut ein fangstbåt, som dei lar drive over. Det lykkast, og den vert heller ikkje knust i mot havaristen. (Ref. Ole Viddal)

Det er rikeleg med olje på havet, og «Cetus» legg seg som ein bølgedempar for «Herøyfjord», «Brandal» og «Flemsøy» under denne operasjonen.

«Brandal» held fram med å hale folk gjennom havet, og dei får over 15 mann i tillegg til dei fire som kom i fangstbåten tidlegare. Fangstbåten til «Flemsøy» er sjølvsagt meir effektiv og i løpet av nokre timer har dei fått over 47 mann.

Karane som skal frå det skeive og sleipe dekket og ned i fangstbåten, må fire seg ned i tau. For dei unge og spreke er ikkje dette noko problem, men for dei eldre karane og ikkje minst dei som

har spekkfingrar og stive fingrar, vert det vanskeleg, og fleire fell siste stykken. Ei par mann endar i sjøen, men vert raskt fiska opp att. Ingen får alvorlege skader.

Som sistemann, sjekkar skipper Guttorm Jakobsen over radio om alle mann har kome over til bergingsbåtane. Etter det tek han ei runde i maskinrommet og inn på lugarane akter for å sjekke om dei framleis er fri for vatn, noko dei er. Så forlèt han sjølv havaristen, jumpar ned i fangstbåten, og vert halt over til «Flemsøy».

Sidan vert skipper Guttorm i lag med seks andre av mannskapet på «Herøyfjord» sett over til «Draugen», som sidan gjer eit forsøk på å berge skute og last.

«Herøyfjord» si dagbok:

Fredag 29. april. Kl. 0200. *Løyet vinden og dreiet Nvlig. Sjø avtagende Kl. 0300 begynte og hale folk gjennom sjøen til «Brandal» om st.b. lo side. Likeledes låret om b.b. (le side) som ble halt over til «Flemsøy». Disse to båter demper sjøen med olje. «Cetus» ligger til lo som breakwater. 0400 ank. «Draugen» pumper olje. Samtlige mannskaper overført «Flemsøy» 47 og «Brandal» 19 mann. Man ble enige om å sette 7 mann ombord i «Draugen» for videre bjerging av skipet. 0600 «Flemsøy» satt 7 man ombord i «Draugen» hvoretter «Flemsøy», «Cetus» og «Brandal» avgikk. «Draugen» holder seg i nærheten av havaristen. Kl. 1100 vind og sjø avtar litt. 7 mann fra «Herøyfjord» ror ombord til «Draugen» for å feste sleper fast og samtlige 7 mann returnert «Draugen» som påbegynte sleping med sakte fart. Havaristen ligger tungt i vannet og har litt mere slagseite. Kl. 1445 ble skipet dypere akter og slagsiden tiltok. Kl. 1453 ble sleperen kuttet og «Herøyfjord» sank kl. 1455 med akterskipet først. Posisjon N 62 gr. 50' 03 gr. 35'. Samtlige mannskaper landsatt i Ålesund i god behold. Fangstmann Ole Evensen skadet en fot under ombordstigningen i «Brandal».*

Sjøforklarings til skipper Guttorm Jakobsen:



Flemsøy i isen 1948. Foto frå Knut M. Myklebust.

«Ved 3.00 tiden hadde de fått line ombord i «Brandal» og de begynte da å hale folk gjennom sjøen fra styrbord side som var lo side. «Cetus» lå da til lo for å brekke sjøene, mens «Brandal» og «Flemsøy» hadde pumpet olje. Mellom «Flemsøy» og «Herøyfjord» ble det samtidig halt båt og overføringen gikk tilfredsstillende. Tilslutt var bare 5te skytteren og han selv ombord og han kontrollerte da gjennom radioen at alle var kommet ombord i de andre båtene. Så gikk han ned i maskinen og lugarane akterut og fant at der var ikke kommet noe vann. Så gikk de ombord i «Flemsøy» som satte han og seks andre mann ombord i «Draugen» på grunn av det videre arbeidet med bjergingen av «Herøyfjord». Senere gikk de ombord igjen i «Herøyfjord» med sleper som var fast litt før kl. 1300. Med det samme de begynte og slepe krenget «Herøyfjord» litt mere over og slik holdt den seg inn til den ved 14.30 tiden begynte og sige litt mere akterover og til sist måtte sleperen kuttes, hvoretter «Herøyfjord» sank like etterpå.»

Etter den vellykka berginga av alle 66, set «Flemsøy» og «Brandal» kurs mot Ålesund. Sju av mannskapet på «Herøyfjord» har gått om bord i «Draugen» for vere med på eit mogleg bergingsforsøk av «Herøyfjord».

Sjøen roar seg litt i 11-tida på formiddag, og dei sju ror frå «Draugen» over til «Herøyfjord». Dei



Brandal i Vesterisen 1949. Foto frå Ludvig Solheim.

kastar krokar som hektar i rekka og klatrar om bord og får festa ein slepar i «Herøyfjord».

«Draugen» begynner forsiktig å taue på havaristen, men etter ein times tid, merka ein at båten vart tyngre og tyngre akterut. Om bord i «Draugen» stod to mann vakt for å vere klar til å kutte sleparen på kort varsel. «Herøyfjord» sokk stadig meir og meir att og ned. Situasjonen vart etter kvart så kritisk at sleparen måtte hoggast av og 29. april kl. 14.55 gjekk «Herøyfjord» til botnar på kring 100 famnars djup 40 kvartmil nordvest av Runde.

Klipper videre frå fangstmann Tomas Solheim frå Nesjestrand i «Tidens Krav»:
Dere («Polarbjørn») lå i isen?

Vi var så å seie fullastet. Bare et par tre dager til så- der var nok å ta av. Humøret var godt og vi var begynt med papir og blyant å rekne ut kva det kunne bli på lotten.

Ja, du skal vel til å bygge til sommeren?

Ja, det var meningen det hvis det går i orden med byggetillatelsen.

Jeg skjønner det ville komme godt med da.

Jeg regnet med å få en god start. Nå blir det vel ingen ting. Hadde jeg fått igjen for klærne fikk det være det same. Jeg hadde med alle mine klær og delvis lånt både støyler og arbeidsklær. Flere



Flemsøy ankomst Ålesund med ein del av dei forliste mannskapa om bord. Foto frå Knut M. Myklebust.

hundre i kontanter, tobakk, sigaretter, alt gikk ned med «Herøyfjord». Ei gammel «brok» som kona ikke ville jeg skulle ta med, men som jeg syntes var passelig til arbeidet, og som jeg tenkte å kaste over bord når vi var ferdige med fangsten, den kom jeg på land i, trøyelaus og huelaus, skjegget, somme hadde måneds-gammelt skjegg, skitne og føle, han drar på smilet.

Eit stort drama med 66 mann involvert gjekk bra. Alle mann vart berga, nokre få fekk nokre små skader.

Komen vel i land, så rosa skipper Gutterm Jakobsen bergingsarbeidet, samstundes som han takka mannskapet på «Herøyfjord» for eksemplarisk oppførsel under stormen og havariet.

Det er lett å tenke seg eit langt styggare utfall, med tap av to heile mannskap. Trass alt var det «berre» skute og last som gjekk tapt.

Blant ishavsfolk og i media vart det stilt spørsmål om «Herøyfjord» var skikkeleg arrangert for å frakte 20 000 skinn og 350 tonn med spekk over Atlanterhavet.

I sjøforklarings seier 1. styrmann Ingolf Remø om bord «Herøyfjord» følgjande:

«Bak 2 luka var det stuet fullt, men forran var det slakk last. Han mener ikke det var forsvarlig og laste på denne måten da det ikke var langskipsskott. Fartøyets forlis skyldes at fartøyet ikke var oppbinget. Det var delvis disputt om lastingen i rommet før avgang fra fletet. Det kunde vært mulig å få stuet om lasten dersom det hadde stilnet av selv etter at skuta hadde fått den store slagside.»

Når situasjonen var som den var ved Kap Farvel, var spørsmålet kvifor vart det ikkje gått til lands enten på Island eller Færøyane? Svara har skipper Guttorm gjeve i sjøforklaringa. Island var vanskeleg grunna værforholda, og ved Færøyane meinte skipperen at dei ville kome til lands i Ålesund, før uvêret som kom etter dei, ville nå dei att.

Det har vore fortalt at då skipper Guttorm Jakobsen tok ut si neste skute, «Norsel», så uttalte han at det ikkje skulle snakkast sunnmøring om bord hans skip. Dette falt sjølvsagt ikkje i god jord på sunnmøre.

I samtale med Harald Marø, spurte eg om den uttalen. Harald hadde prata med Guttorm om den, og Guttorm hadde unnskylda seg med at ikkje alt som vart sagt i kampens hete, var like gjennomtenkt. Dei to hadde i alle år etter, så lange Harald dreiv selfangst, eit godt forhold, la Harald til.

Klipper videre frå fangstmann Thomas Solheim frå Nesjestrand i «Tidens Krav»:
Nå, du er vel hjemme igjen.

Ja.

Hvordan går det da?

Å, jo det er betre nå. Det var vanskelig å sove til å begynne med. Søvnen var langt borte, og dubbet jeg litt var det fantasering om stor sjø, livbelter og knuste livbåter.

Ja det ble vel ikke rart med søvn under overfarten?

Nei, det var vel 11 døgn vi så og si ikke sov. Flere ganger var det rent kritisk- særlig oppe i Atlanteren. Da trodde de fleste at vi var ferdige.



Harald Marø og Johannes Bjarne Alme i heimen til Harald i 2018. Foto Martin Karlsen.

Vi fikk kastet ut en hel del skinn og lettet båten litt.

Den var vel tungt lastet?

Ja, dekket var jo bare få tommer over vannet. Når så sjøene kom skjønner en hvordan det så ut på dekk.

Dei forliste sjøfolka får låne tørre underkle og lagt seg ned på om bord i «Brandal» og «Flemsøy» på veg inn til Ålesund.

Yngstemann på «Polarbjørn», smørar Lars Petter Brandal, frå Brandal, var 16 år og hadde på under 14 dagar vore med på to dramatiske forlis. Sjølv fortalte han at han sov litt på dørken i messa, da det sto på som verst i Atlanteren, då merka han ikkje så mykje. Det var først når ein kika ut og såg den valdsame sjøen ein kjente på redsla. Han vart redda over til «Flemsøy» via fangstbåt. Lars Petter hadde heile yrkeslivet på sjøen.

Messeguten på «Polarbjørn» Johan Kvistad frå Sæbø, vart halt i line over til «Brandal», han fekk litt medfart på turen over, men det gjekk bra. Han reiste aldri meir på sjøen.

Som tidlegare nemnt er det framleis stor mangel på varer i landet. For dei som hadde missa alt anna enn det dei sto og gjekk i, var dette svært

utfordrande. Fleire hadde lånt kle og utstyr, som no var borte.

Langs heile kysten hadde folk vore oppe og høyrt på dramaet over radioen om natta. Då «Flemsøy» kom inn til Ålesund er det fullt av folk som vil ta i mot og hylle dei for redningsaksjonen. Ikkje mange minutt etter kom også «Brandal». Dei to skutene låg med baugen fram i land. På kaiene og i gatene var det fullt av folk, det var som 17 mai og frigjeringa i 1945 vart det sagt.

Fangstmennene Ole Viddal og Kjerulf Hauge på «Brandal» gjekk ned på kaia og tenkte seg til telegrafen for å ringe heim, men det var komplett uråd å kome seg fram, så dei gav opp og gjekk om bord att.

Journalistar var på kaia og skulle rapportere om korleis mannskapa opplevde dramaet. Det var sjølvsagt stor glede over å ha vorte berga, etter dagar og veke i det utrygge.

Klipper frå Sunnmørsposten:

«*Hello Kalla, velkommen heim*».

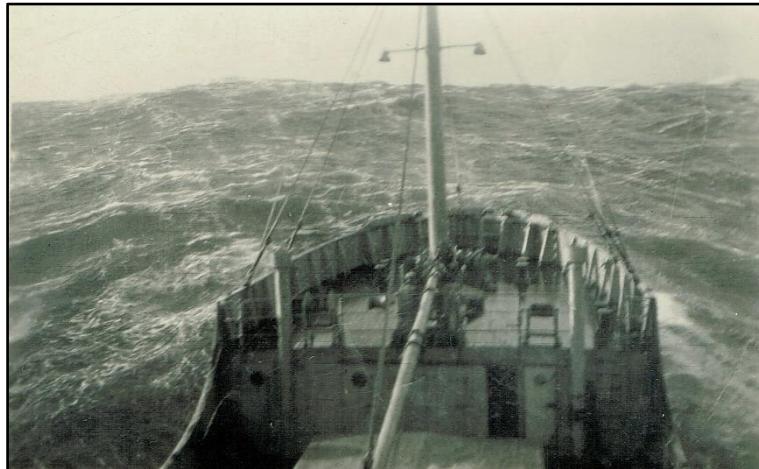
«*Kjekt å se deg igjen Tin. Vi har ikkje sove i heile natt, har sote ved radioen frå i går kveld til i dag tidleg. MÅTTE høyre korleis det gjekk med dokke!*»

Slik falt velkomstordene frå de mange på kaia til karene om bord.

De så værslitte ut skutene. Malingen var flasset av i kampen mot is og sjø. Karene om bord så trette og slitne ut, alle saman. Men likevel lykkelige og glade over å få fast grunn under beina igjen. Det var så lenge siden sist. Et par måneder for de fleste. Enkelte hadde latt skjegget gro uhindret under heile fraværet. De andre hadde fleire døgns skjeggstubber. Det hadde ikkje vært tid til «sjarmatisering» i anledning heimkomsten.

Skipper Martinus (Tin) Brandal på «Brandal» er som vanleg fåmælte til dei ivrige journalistane som vil skrive om dramaet :

«**De'kje noko å skrive om!**» var hans ord.



Herøyfjord mot Noreg i tung sjø. Foto frå Paul Jernberg.

Alle dei involverte skipperane hadde segla i alliert teneste under krigen:

Guttorm Jacobsen: Telegrafist «Quest», Skipsfører: «D/S «Victo», D/S «Tautra» og M/S «Norsol».

Harald Marø: 2. styrmann. «Polarbjørn», D/S «Prominent», M/S «Eidsvold». Japansk krigsfange.

Henrik Marø: Telegrafist / Styrmann «Polarbjørn».

Kristoffer Marø: Skipsfører «Polarbjørn».

Martinus Brandal: Skipsfører D/S «Polaric»

Peter Brandal: Skipsfører. M/S «Polaris», M/S «Peter S»

Kjelder.

Sjøforklaringsane med dagbokssitat til «Polarbjørn» og «Herøyfjord».

Krigssegarregisteret.

Isflaket.

Boka: Ishavfolk si erfaring – Alme

Boka: Ishavsskutenes historie III – Heide Hansen

Bøkene: Ishavsskuter – Ottesen

Samtaler med Ole Viddal og Magnar Aklestad.

Korrespondanse Tor Arne Jakobsen

Samtaler Harald Marø – Mars 2018

Sunnmørsposten

Bladet Tromsø

Nordlys

Tidens Krav

Pioner og pelsjeger Peder Sulebak

Basert på dagbok frå Aust-Grønland sesongen 1930-32.

Av Arne Odd Røbekk og Marit Karlsen Brandal

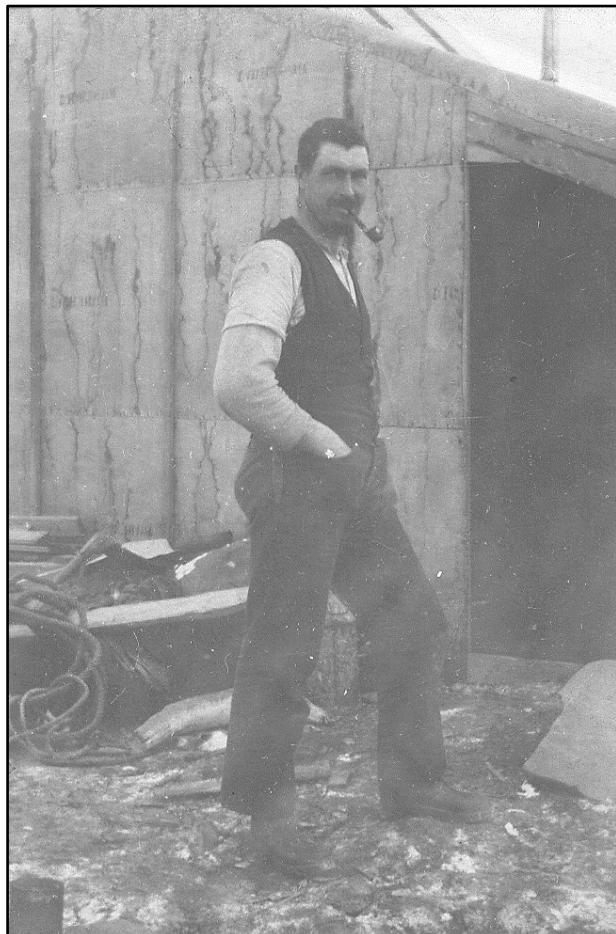
Peder Sulebak er kanskje ein av dei mindre kjende pelsjegrane som opererte på Aust-Grønland på 30-talet. Men han var ein uredd pioner som har sett mange spor etter seg i områda rundt Kong Oscarsfjord. I alt hadde han åtte overvintringar som pelsjeger på Grønland. Han var ein ivrig dagbokskrivar og fotograf. Og utdrag av det han «fortel» vil vi skrive om her.

Peder vart fødd i 1897 og vaks opp ved Mauseidvågen. Han gifta seg med Karen, og saman fekk dei sonen Kaspar Peder Sulebak i 1922. Kaspar omkom under krigen berre 21 år gammal. Seinare fekk dei dattera Karin. Ho lever den dag i dag, og bur framleis i barndomsheimen. Og det er Karin som velvillig har lånt oss dagbøkene til faren Peder og tidlegare upubliserte bilde som han tok under sine år på Grønland.

Peder Sulebak hadde før sesongen 1930/31 erfaring med isødet, då han var ein av dei seks som deltok på det som vart kalla Hird-ekspedisjonen 1927-29 til Aust-Grønland. Som den gongen, var det også i 1930 vanskeleg å få seg arbeid til livets opphold, og det frie men harde fangstlivet freista med moglegheit for å tene gode pengar. Og denne gongen hadde den norske stat stor interesse av at der var fangstfolk som sette opp hytter og markerte stor aktivitet i området,- då det endå ikkje var avgjort om Grønland skulle vere dansk eller norsk land.

Fangstlag første vinteren

I august 1930 ankra *Veslekari* opp ved Kap Petersen sør i Kong Oscarsfjord på Aust-Grønland. Peder Sulebak og den 17 år gamle førstereisguten Knut Røbek vart sett i land for å freiste fangstlivet. Det var nok ikkje tilfeldig at



Peder Sulebak med snadda utanfor hytta på Kap Petersen. Foto: Peder Sulebak.

unge Knut skulle fange attmed Peder. Peder var svært erfaren, roleg av natur og ein som kunne fikse det meste. Dette var jomfrueleg land utan gamle hytter å ta inn i, så i tillegg til utstyr og proviant, vart material for hovudstasjonen og fleire bistasjonar lossa. To andre norske fangfolk, Karlsbakk og Åmbak, vart sett i land i Antarctic havn lenger sør. Og i nord, på Kap Hersel, skulle Peder Røbek (onkel til Knut) og Andresen fangste.

Peder Sulebak skriv i dagboka at han vonar han vil sjå dei att i løpet av vinteren.

Første nettene sov dei under presenning, eller kalesje som Peder skriv. I tillegg til å byggje hus, var det viktig å sikre god hamn til motorbåten dei hadde med. Denne ville vere heilt av gjerande under bygging av bistasjonar, utlegging av feller, sanke drivved og fiske. Og utruleg nok, midt oppi alle desse gjeremåla, uroar Peder seg for at dei jobbar på søndagen.



Knut Røbek og Peder Sulebak ved Hytta Kap Petersen. Foto Peder Sulebak frå Karin Krogseter.

Men han forsvarer det med at det er nødvendig arbeid.

Mannen som kunne fikse alt

Det er tydeleg at Peder er ein tusenkunstnar når det gjeld å ordne ting. Vi skal her kome inn på litt av det det han skriv om:

- For det første var dei gjennom heile perioden problem med båtmotoren, og Peder brukte mykje tid på å ordne denne. Ikkje rart han seinare i livet vart maskinist.
- Vi reknar med dei hadde med ein skikkeleg omn til hovudstasjonen. Men til alle fem bistasjonane laga dei omnar av tomfat og hermetikkboksar.
- Av eit gammalt parafinfat laga han også ein spade.
- Dei hadde med fire hundar. Dei fekk kvalpar, og derfor trengde dei stadig nye hundehus. Og utstyr for køyring med hundane. Peder laga seletøy og pisk av kobbeskinn, og ei krokanordning for seletøyet til sleden. Dette gjorde det lettare å bruke i kulden i staden for knutar.
- Peder laga også ein tåkelur, for å kalle på kvalpane når dei gjekk fritt ved hytta.
- Dei laga nye soveposar av vinterpels (reinskinn?), då sommar- pelsen ikkje var varm nok.
- Såletøyet på skoa var viktig. Og Peder skriv fleire gongar at dei lagar nye sålar på komagane.
- Til sagblad brukte han ei gamal gramofonfjør.
- Peder røyka pipe. Og for å kunne røyke på senga, laga han seg ei «slangepipe» slik at tobakken ikkje datt ut når han låg.
- Og innimellom alt lyttar dei på musikk frå gramofonen. Og Peder, som ivrig fotograf, framkallar bilde. Så ikkje alt dei gjorde var livsnaudsynt.



Kaspar, Karen og Peder Sulebak heime i Mauseidvågen i 1929. Foto: Peder Sulebak.

Peder skriv av og til i ein humoristisk tone, som desse to «dyrehistoriene» kan vere eit døme på.

Først om haren han skaut:

.....senere på kvelden var jeg på hol- men som ligger straks borte for huse men fikk heller ingen rev der men så fikk jeg en hare og det var ingen redhare heller. Jeg traff haren ved en stor sten jeg skulle straks skyte den men det gikk ikke så haren føre og jeg etter rundt stenen så gikk jeg opå stenen og fikk skyt den der, det var ikke mere en to meter fra geværets muning og til haren og med en hagle da så var jo hode helt borte så det blev et harehode mindre.

Dei var ikkje veldig plaga med nærgåande isbjørn. Grunnen var vel at dei hadde lov å



Bistasjonane var små krypinn med plass til å koke og sove. Her er to eksemplar av sorten. Øvst ser vi hytta Jostein, under er Bjørketun.



faktisk drepe bamsen, og ikkje berre forsvare seg.

Her er ei historie frå eit bamsebesøk i ein bistajson ein gong dei ikkje var tilstades:

Knut..... forteler at bjørnen hadde veret hos Elveidhuse kjøtet som lå der hadde han spist op og sjådøren og vin- duer var inslåt og ovnsrør hadde han klemt flat og trykket laben ner gjennom hulle for røre og revet op jernplaten som var rundt, også hadde han stukket laben in gjennom vinduet og tat smøret det hadde han nok smøret på kjøtet ellers hadde han sopt ner alt som var på boret som er like under vinduet så bjørnen hadde riktig hat moro denne gang.

Ein snørik og kald vinter



Frå slakting av moskus ved Antarcticahavn.
Foto: Peder Sulebak.

Første vinteren var dei plaga med svært mykje snø og temperaturar ned mot minus 50 grader. Det gjorde det vanskeleg å køyre med hundane. Arbeidet med å legge ut og sjekke feller over dei store områda dei skulle dekke, vart difor eit blodslit. Ein gong gjekk han i djup snø i 14 timer. Mykje snø og uver gjorde at dei ein gong ikkje fekk sjekka feller før etter to månadar med «hjemme industri» og turgåing i «husterrenget». Dette gjekk nok av og til utover humøret, og ein dag sluttar Peder dagboka med "forresten dårlig oplagt til at skrive i dag".

Men det går betre etter kvart, og dei får fleire revar. Har også nokre revar i fangenskap ved hytta, både for sel-skap og for å etter kvart slakte og flå. Dei skyt mange moskus, og på ein tur rapporterer han at dei i tillegg har fått 2 bjørn, 1 rev, 1 ulv, 1 hare og 2 ryper. Dei får besök og besøker dei andre fangfolka - og har fine turar med hundeslede på isen med snadda tent.

Neste vinter med Åmbak.

Vinteren året etter, 1931-32, deler Peder Sulebak fangsterrenget med Åmbak som ligg i Antarcticahavn. Dei har felles bistasjonar, men har sine gamle hovudbaser som før. Peder Røbek og Karlsbakk dreg heim, og unge Knut Røbek er attmed Andresen på Kap Herschell.

Dette vert eit annleis år som byrjar med «slaktedag», der dei kvittar seg med 7 av 21 hundar for å kunne fø på alle. Det skulle nemleg ein del moskuskjøtt til for å halde dei i live. Og det vart stadig født nye kvalpar.



Dei fanga levande rev som stod i bur til vinterpelsen var klar. Foto: Peder Sulebak.

Peder kosa seg med kvalpane, han likte å sjå dei leike - og han hadde dei med på kortare turar for å lære dei sledelivet.

Vinteren dette året kjem seint, og det er mindre snø, is og kulde enn året før. Men ein del meir uver. Peder er naturleg nok mykje åleine, og skriv nokre gongar at han "går tur for å fordrive ensomheten". Han virkar også å vere litt meir oppteken av å skildre naturen rundt seg, og nemner til dømes det smilande ansiktet til månen og seinare at "fluen og snøspurven synger om kapp".

Det därlege føret og mykje därleg ver gjer også at han ventar forgjeves på Åmbak til jul, og er litt irritert over at Åmbak ikkje legg att beskjedar når/dersom han er innom felles bistasjonar. Det hadde vore greit å vite om alt sto bra til.

Bistasjonar har dei i alt 11 stykker av, etter også i år å ha bygd fleire. Dette var ein del av oppdraget frå staten (viktig at Norge markerte territorium). Peder registrerer at også danskanne let vere å informere om datoar dei har vore innom hyttene.

Området dekte ei strekning på over 325 km. Det er nesten utruleg at dei har greidd dette. Men så resulterte det også i 150 revar. I tillegg mange moskusar, isbjørnar og kvalross. For å variere i kosten plukka dei ærfugl- og måseegg. Og Peder dyrka til og med rabarbara ved hytta. Overvintringa vart for Peder sin del avslutta med å leite etter liket av Knut Røbek. Han hadde



Interessant at Peder let hundane gå nært revedellene, noko fangst-folk på Svalbard meinte ikkje var bra. Med så mange revar som Peder fekk, motbeviste han at det skulle ha noko å seie.

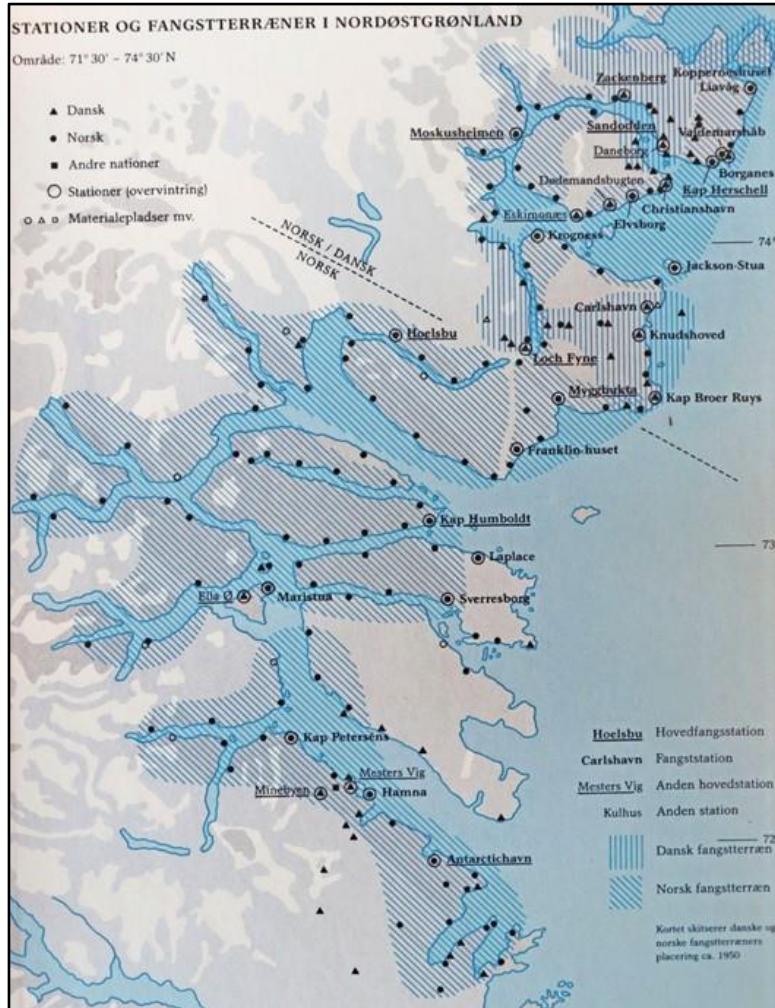
då vore sakna nokre månadar. Då Peder i juni kom til Kap Hersel hadde Andresen og to danskar som også var der funne han fastfrosen i isen rett ved land.

Peder skriv:

*...vi fandt en is i nærheten som vi benyttet til båt
.... fik vi halet opp sleden... Ved sleden var
hundene og så Knut vi padlet os så i land og fik
drad det hele op Knut la vi på sleden og deket
han til med hannes reneskjins pæsk og sovepose.
Han er noget med tat marfluen har spist kjøtet
av hode og hender nesten op til albuenfingrene
er borte, også under kjeven er borte.*

Hendinga gjorde eit sterkt inntrykk på Peder, og han var svært oppteken av at at hans tidlegare kompanjong skulle få ein verdig begravelse - noko han også sørga for.

Peder Sulebak hadde i alt åtte overvintringar på Grønland. Han døydde i 1967, 70 år gammal. Han var ein mann som ikkje fremma seg sjølv, men står att som ein av dei største fangstpionerane på Grønland.



I dette området på Aust-Grønland dreiv dei tre partia fangst. I den sørlege skraverte delen med utgangspunkt i Antarcticchavn og Kap Petersens hadde Sulebak og Åmbak i alt 13 hus å fange frå. Mellom kvart hus var det om lag 21 km, og ved å legge til områda rundt kvart hus vart det ei samla lengde på 325 km for desse to mennene å fare over. Opp til høgre på kartet ser vi Kap Herschell der det tredje fangspartiet heldt til.

(Kartet er lånt frå Peter Schmidt Mikkelsen si bok Nordøst-Grønland 1908-60)

Arne Høygaard – Nazilege fra Lillesand ble helt i Argentina

Av Torbjørn Ribe

(Lillesands-Posten 11. august 2023).

En spennende reise fra Lillesand til Argentina:

Arne Høygard ble født i Lillesand 15.01.1906. Han var sønn av distriktslege Bernt Andreasson Høygaard og Ågot Høygaard, født Jacobsen. Familien bodde i Øvregade fra 1903. Før Arne var blitt 1 år gammel flyttet familien til Liknes, og senere til Bergen. Det er kanskje å dra det litt langt når man sier at Arne var Lillesander, men han var i alle fall født her.

Før krigen:

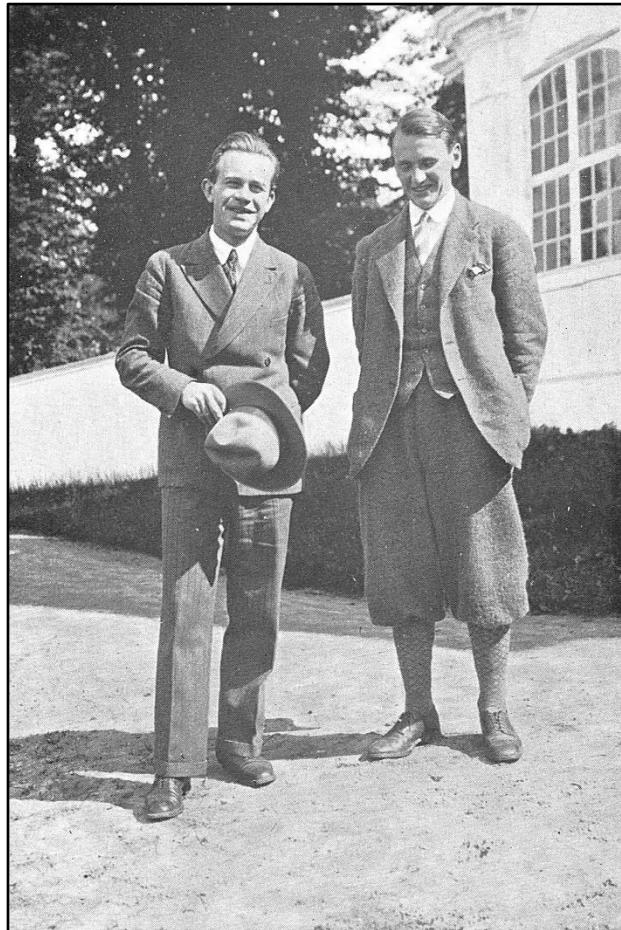
Arne tok artium ved Oslo Katedralskole og dro kort tid etter til sjøs. Flere ganger besøkte han Spitsbergen, Murmansk og Arkhangelsk, og interessen for arktiske strøk ble vekket. Etter ett år på sjøen startet han på legestudie ved Oslo Universitet.

I studietiden deltok han på flere ekspedisjoner til Spitsbergen, og i 1931, like etter å ha avlagt eksamen som lege, dro han over Grønland med hundespann. Han og Martin Mehren dro fra vest mot øst, og brukte 38 dager på den 1000 km lange turen. Vel framme ved kysten fikk de skyss hjem til Norge på fangstskipet MS *Polarbjørn*. Kaptein om bord var Kristoffer Marø tippoldefar til hekkeløperen Karsten Warholm!

I 1933 giftet han seg med Unni Munthe Wülfberg. De fikk ett barn sammen. Som ansatt ved Oslo Universitet fikk han i oppgave å studere inuitters ernæring og stoffskifte. Under disse studiene bodde han blant inuitter i Ammassalik i ett år. I 1941 avla han doktorgraden på disse studiene.

NS-medlem:

I juni 1940 meldte Arne seg inn i Nasjonal Samling. Under krigen fikk han ledende oppgaver innen nazistenes medisinske administrasjon, og han fungerte som lege for



Høygaard og Mehren. Foto fra boka «Ajungilak» eller Grønland på tvers.

hirdens flykorps. Fra 1941 var han lege på Rikshospitalets barneavdeling. I 1941 ble han også leder for befolkningskontoret som skulle bli innenriksdepartementets høyeste sakkyndige råd i rasespørsmål. Arne og nazistene ønsket å fremme barnerike familier. I samme år gikk han sterkt ut mot landets mødrehygienekontorer. Han hevdet at de var sentraler for prevensjon og aborter, og at de formidlet prevensjon på postordre. Dette medførte at mødrehygienekontorene ble lagt ned.

I Tyskland ble det satt i gang drap på personer med fysisk eller psykisk handikapp. I Norge ble dette ikke iverksatt, og grunnen kan være at Arne trenerte saken.

Dom og flukt:

Etter krigens slutt ble Arne arrestert og dømt til 18 månaders fengsel. Det var stor legemangel, og han fikk derfor innvilget søknad om utsettelse av soningen. I denne tiden var han

med på flere forsøk på å rømme landet. En gang skulle en finsk kaptein frakte Arne og en direktør ut av landet. Båten hadde fått motortrøbbel og kom ikke fram til Tjøme, der rømlingene ventet. Politiet dukket opp isteden og rømlingene ble arrestert. Arne ble sluppet fri mot meldeplikt.

Sommeren 1948 lyktes Arne med å flykte. Han og andre tidligere NS medlemmer dro ut fra Risør i en 40 fot lang, gammel redningsskøyte. Skøyta het 'Nordland', men ble senere omdøpt til 'Nord'. Etter mange viderverdigheter som motortrøbbel, uvær og matmangel, kom de fram til Huelva sør i Spania. Derfra dro de til Tanger i dagens Marokko. Der ble de arrestert, etter oppfordring fra den norske justisministeren.

De satt i det berømte Alcazaba fengselet i en måned før de ble sluppet løs mot meldeplikt. Utrolig nok klarte de å trikse til seg sjømannspass og 2000 kroner av den norske visekonsulen i Tanger, og dro straks videre til Kanariøyene, hvor den samme skøyta 'Nord' ble gjort klar til avreise.

De var nå 9 personer som skulle med, og det ble så trangt om plassen, at enkelte måtte sove på dekk. Om natten havnet flygefisk på de sovende. Enkel måtte å få tak i mat på! Etter en tid med vindstille og motortrøbbel, ble det knapt med mat. Linser hadde de mye av og det ble hovedkosten den siste delen av overfarten. Resten av livet nektet Arne å spise linser.

Argentina:

De klarte å nå fram til Buenos Aires i Argentina den 1. februar 1949. Etter en måneds tid der dro han med tog langt nord i Argentina til en liten by i Andesfjellene som heter Cachi. Byen hadde den gang bare 600 innbyggere. I dag har Cachi 5200 innbyggere. Byen ligger 2531 m.o.h., og har verdens mest høytliggende vingård, nemlig Finca Altura Maxima, eid av Bodega Colome på 3111 m.o.h.!

Argentinerne, styrt av Juan Peron, brydde seg lite av hva rømlingene hadde vært med på i løpet av krigen i Europa. Arkitekten bak gjennomføringen av jødeutryddelsene, Adolf Eichmann,

rømte til samme landsby som Arne. Eichmann ble oppdaget av jødisk etterretning i 1960, og ble smuglet ut av Argentina, ført til Israel der han fikk sin dødsdom. Det er vanskelig å finne bevis for at Arne Høygaard og Adolf Eichmann ble kjent med hverandre, men det er svært trolig at de ble det.

Arne kom snart i gang med legepraksis og fikk ord på seg for å kunne trylle. Dette ryktet spredte seg særlig etter at en pasient ble frisk i løpet av ett døgn etter å ha blitt bitt av en Tarantella edderkopp. Arne hadde fått vite at de som hadde overlevd Tarantella bitt ikke ble syke om de ble bitt igjen. Arne tappet noe blod av en som hadde overlevd Tarantella bitt og injiserte det i pasienten. Vipps var pasienten frisk!

I 1950 kom Arnes kone og sønn til ham i Cachi. De ble værende et par år, før de dro tilbake til Norge igjen. Senere ble Arne og Unni skilt, og Arne giftet seg med Theresa Flores i 1974, en kvinne fra Argentina. Det blir fortalt at president Juan Peron planla en ekspedisjon til Sydpolen. Arne ble invitert til Buenos Aires for å diskutere dette. Det viste seg at hans rom på luksushotellet Constitucion var avlyttet. Nedsettende uttalelser om Juan Peron resulterte i at Arne ble ekskludert fra ekspedisjonen. Arnes sønn, Bernt Høygaard, tror imidlertid lite på denne forklaringen. Han tror at den avgjørende faktor var at Arne ikke hadde militær bakgrunn.

Ble helt:

Arne Høygaard opparbeidet seg stadig ry som lege. Sykehuset i Cachi ble oppkalt etter ham, og ved inngangen står det en byste av ham. Arne har også en gate oppkalt etter seg, og den nest høyeste toppen i fjellkjeden Navo de Cachi har fått navnet Cumbre Hoygard!

En stund bodde Arne i byen Salta. Der jobbet han som helsedirektør i 2 år før han åpnet en privatpraksis som barnelege. I 1977 pensjonerte han seg og flyttet tilbake til Cachi. Arne dro tilbake til Norge i 1981, første og siste gang etter at han rømte landet i 1948. Han returnerte etter kort tid til Argentina. Arne var kreftsyk og døde i Salta 15. desember i 1981. Ved hans gravstein

er det stadig friske blomster, og 15. desember holdes det hvert år minnegudstjeneste over ham i Salta.

Arne Høygaard vokste opp som medlem av Den Norske Kirke, men ble begravd som katolikk. Da han konverterte, hadde han Jose Greenberg som gudfar. Jose Greenberg var jøde!

Kilder:

Anne Kristin Furuseth: 'Norske nazister på flukt'.

Norsk Polarhistorie: 'Arne Høygaard, lege, etnograf og arktisk forsker'.

Johnny Haglund: 'Vi Menn'.

Kari Elvebakken: 'Abortspørsmålets politiske historie 1900-2000'.

Magnus Sefland: Historiker og polarviter.

Kirkebøker for Lillesand 1906.

Plukkfangst:

Sportsture til Ishavet

Et utmerket led i arbeidet for at faa turister til Nord-Norge. Gjennem skipper Jens Øyen og hans onkel Adrian Jacobsen i Hamburg, er det iaar truffet avtale om at arrangere sports- og jagtture til Ishavet, skr. «Tromsø Stiftstidende.

Det er foreløpig lykkedes at faa istrand to ture. Et tysk selskap gaar første gang fra Tromsø med sælfangeren «Polarbjørn» i begyndelsen av juni iaar at drive sælfangst og jagt av bjørn ved St. Josefs Land og derefter bese kulfelterne paa Spitsbergen og tilslut den store lappelir i Tromsødalene.

Den 17. juli skal «Polarbjørn» nordover med et amerikansk selskap til Jan Mayen for at se paa den traadløse station og derefter til Grønland for at jage moskusokser, polarulv og ræv, til Spitsbergen hvor grubene besees og tilbake til Tromsø og lappleiren i Trosdalen. Disse eksklusive fangstekspeditioner for utlænninger vil formentlig mægtig bidra til at trække turister til Nord-Norge.

(Ofotens Tidende 11. mai 1923)

Meir om Arne Høygaard:

Av Magnus Sefland:

Artikkelforfattar Torbjørn Ribe frå Lillesand har lang erfaring som samfunnsfaglærar og som turoperatør, reiseleiar og ansvarshavande i eige reiselivsforetak. Han har besøkt dei fleste verdsdelar – også Sør- Amerika. Artikkelen om ‘bysbarnet’ Arne Høygaard vart skiven for lokalavisa *Lillesands-Posten* og avisar sin lesarkrins. Artikkelen er vinkla mot Høygaard sin bakgrunn som lege, hans medlemskap i Nasjonal Samling under andre verdskrig og flukta til Argentina like etter krigen, der han etablerte seg på nytt som lege.

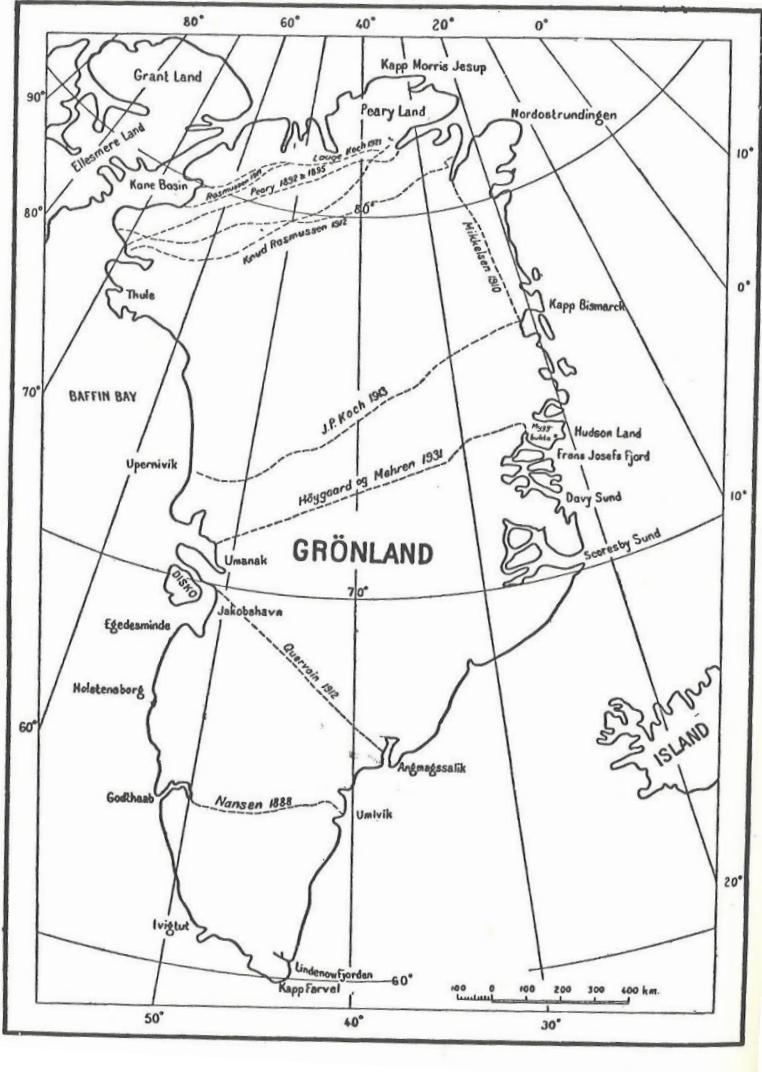
Dette opnar for meir om kryssinga av grønlandsisen saman med Martin Mehren i 1931, om saka om Nordaust-Grønland på 1930-talet – og om overvintringa i Ammassalik 1936/37.

Martin Mehren (1905-2002) var frå Mehren-familien i Oslo, familien med stort familieforetak innan herrekipering. Han utdanna seg og gjekk inn i foretaket og vart leiar. Han var også aktiv roar i Christiania Roklub og henta seg både norske og nordiske mestertitlar på 1930-talet. Seinare var han gjennom fleire tiår sentral i Den Norske Turistforening. Der vart han både styremedlem og styreleiar på 1950-talet. Han var særleg opptatt av utbygging av DNT sitt hytte- og rutetilbod. Med tanke på Høygaard si seinare NS-tilknyting, bør det nemnast at det er ikkje kjent at Martin Mehren hadde liknande politiske sympatiar.

Son til Martin – Herman Mehren (1939-2018) – gjekk saman med brørne Simen og Sjur Mørdré og Ralph Høibakk på ski frå Weddellhavet til Sørpolen i 1990/91. Herman var i seinare år turkamerat med Toralv Maurstad.

Ei korrigering:

På ein nettstad er det opplyst at Høygaard og Mehren si kryssing av grønlandsisen følgde same rute som Fridtjof Nansen i 1888. Det er ikkje rett. Nansen gjekk i vestleg retning og



Høygaard og Mehren starta frå vestkysten og nådde austkysten ved Frans Josef Fjord. Deira rute over grønlands-isen var om lag dobbelt så lang som Nansen si ferd.

starta i Umivik på austkysten, om lag på breiddgrad med Brønnøysund. Høygaard og Mehren starta frå vestkysten og nådde austkysten ved Frans Josef Fjord, om lag på breiddgrad med ein posisjon ein stad i havet nord for Nordkapp. Deira rute over grønlands-isen var om lag dobbelt så lang som Nansen si ferd.

Alfred Wegener og hypotesen om kontinentaldrift:

Den tyske vitskapsmannen Alfred Wegener lanserte hypotesen om kontinentaldrift: teorien om at kontinenta driv sakte omkring. Blant anna at Nord-Amerika og Grønland er i sakte – svært sakte – drift bort frå Europa, blant anna bort frå norskekysten. Teorien skal ha vore omstridd i

lang tid – fram til 1950- eller 1960-talet. Då skal det ha vorte forska fram materiale som støttar teorien.

Wegener sjølv gjorde fleire ekspedisjonar til Grønland. Den siste var i 1930. Då døydde Wegener i november det året på ei sledereise og vart gravlagd i innlandsisen.

Grønlandskryssinga i 1931:

Høygaard og Mehren reiste til Vest-Grønland med den danske lastebåten DS *Susaa*. Dei hadde fått avgjerande støtte for tiltaket blant norske forretningsforetak – sjølv om dette var i ei tid då det rådde krise i store deler av norsk nærings- og arbeidsliv. J. L. Tiedemanns Tobaksfabrik AS støtta Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser (NSIU) sitt vitskaplege arbeid med ein større pengesum. Filmopptak frå ekspedisjonane til Nordaust-Grønland tidleg på 1930-talet viser både skipsmannskap og medseglarar som påfallande ivrige sigarettrøykjarar. Truleg gjenyting til sponsoren. Ei rekke forretningsforetak, dei fleste i Oslo, hadde levert utstyr til turen.

Høygaard og Mehren hadde selt eineretten til omtale av ekspedisjonen deira til *Aftenposten*. Dei to hadde også fått fagleg og praktisk hjelp til forskingsoppdrag på turen. Dosent, geolog Adolf Hoel, leiar i NSIU, var her sentral. Førebuinga til turen var grundig. Mengd og næringsverdi var utrekna dag for dag for matvarene. Alt utstyr var listeført med mengd og vekt.

Dette var på ei tid då det var rivalisering mellom danske og norske interesser om hegemoniet over Nordaust-Grønland. Nordmenn hadde overvintra på fangst i området med visse mellomrom sidan 1908. I 1922 vart den første norske radiostasjon etablert i Myggbukta. I 1928 vart NSIU etablert. I 1929 og 1930 sende NSIU ekspedisjonar til området. I 1931 sende NSIU ein ekspedisjon til området, med *Polarbjørn* som ekspedisjonsfartøy, skipper Kristoffer Marø, og Adolf Hoel som ekspedisjonsleiar. NSIU-ekspedisjonen hadde med eit tjuetal vitskapsfolk frå dei fleste aktuelle vitskaps-



Mannskapet bryt råk for Polarbjørn. Foto frå boka «Ajungilak» eller Grønland på tvers.

disiplinar. Somme av dei gjennomførte målingar for å støtte, evt bidra til å avkrefte, Wegener sin teori om kontinentaldrift.

Høygaard og Mehren kom til Vest-Grønland på forsommaren 1931. Med utstyr gjekk dei i land ved Umanak. Der skaffa dei seg hundar, 16 i talet, dvs to sledar og spenn med åtte hundar i kvart spenn. Dei leigde inuittar til å frakte utstyret opp til randsona av breen. Det var om lag på same tid som overvintrande norske fangstfolk og aktivistar, med Hallvard Devold i brodden, heiste flagg i Myggbukta og proklamerte annekttering av Nordaust-Grønland – Eirik Raudes Land – for Norge i kong Haakon sitt namn.

Høygaard og Mehren kryssa grønlandsisen og kom opp i stor høgde over havet, om lag 2600 meter på det meste. På turen visste dei ikkje noko om annekteringa av Eirik Raudes Land. Derimot hadde dei ein avtale med Adolf Hoel. Dersom dei nådde Frans Josef Fjord på austkysten innan ein avtalt dato, skulle dei få bli med *Polarbjørn* heim. Dersom dei ikkje nådde

fram innan avtalt dato, skulle *Polarbjørn*-ekspedisjonen etterlate ein robåt og proviant for to veker ved Frans Josef Fjord, slik at dei to kunne ta seg fram til fangst- og radiostasjonen i Myggbukta på eiga hand. I så fall kunne dei reise heimover med det danske fartøyet *Gustav Holm*, med avreise eit par veker seinare. Dei to nådde Frans Josef Fjord akkurat i tide og fekk skyss med *Polarbjørn* heim.

Annektering og oppstyr:

Flaggheisinga og annekteringa av Eirik Raudes Land førte til oppstyr i det offentlege Norge. Etter litt nøling stilte både Stortinget og regjeringa Kolstad seg bak annekteringa. Det førte til at Danmark sende saka til den internasjonale domstolen i Haag. Der fall dommen i april 1933. Den tilkjende Danmark alt mynde over heile Grønland.

Sommaren 1931, like etter annekteringa, sende NSIU, som nemnt, *Polarbjørn* på forskingsferd til Nordaust-Grønland. Hovudstadsavisene *Aftenposten*, *Dagbladet* og *Tidens Tegn* (forløpar for VG) sende medarbeidarar med *Polarbjørn*. Arbeidarpartiet hadde liten sans for den type ‘ishavsimperialisme’ som dei meinte

annekteringa var. Derfor sende ikkje arbeidarpartiavisene nokon medarbeidar med *Polarbjørn*.

Då Høygaard og Mehren nådde Frans Josef Fjord etter turen over innlandsisen, hamna dei opp i alt oppstusset etter flaggheising og annektering. Medarbeidarane for dei nemnde avisene konkurrerte om å kome til og telegrafere meldingar til kvar sine redaksjonar om at Høygaard og Mehren hadde fullført grønlands-kryssinga. Dei to grønlandskryssarane måtte manøvrere smart for å imøtekome *Aftenposten*, som dei på førehand hadde selt eineretten til.

Tida sine politiske straumdrag:

Rundt 1930 var høgreradikale haldningar på frammarsj i fleire land. I Norge vart partiet Nasjonal Samling skipa i 1933, med Vidkun Quisling som leiar. Partiet var det einaste norske politiske parti som hadde saka om Nordaust-Grønland i partiprogrammet. Adolf Hoel var ein tidleg medlem i partiet. Høygaard melde seg inn i partiet først etter den tyske okkupasjonen av Norge i 1940. Då hadde Høygaard kjent Hoel i nærmere ti år. I tida rundt den tyske okkupasjonen av Norge var det fleire av dei norske grønlandsaktivistane som melde seg inn i partiet.

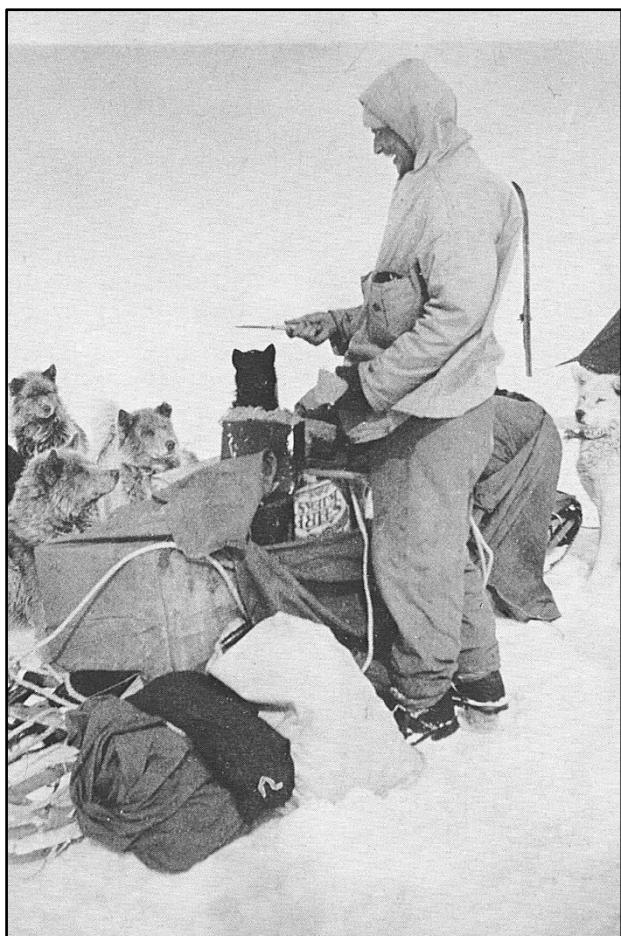
Hundestell:

Høygaard og Mehren gav i 1931 ut boka »*Ajungilak* eller Grønland på tvers» om turen over grønlandsisen. Dei to var likestilte som forfattarar, med Høygaard alfabetisk før Mehren. I boka dukkar det opp ei og anna fagmedisinsk formulering som etterlet seg eit visst inntrykk av at boka kanskje er meir medisinaren Høygaard enn forretningsmannen Mehren sitt verk.

I boka fortel Høygaard og Mehren om stell av hundane. Dei to reagerte på kor hardhendt inuitane handterte hundane sine. Høygaard og Mehren gav hundane sine namn: 'Basen', 'Idioten', 'Bidevinden', 'Raggen', 'Mærra' – og 'Mickey Mouse'. På turen over innlandsisen gjekk nokre av hundane tapt ved fall i bresprekker. Når nokon av hundane viste

tydeleg slitasje og vanskar med å halde det ønskte tempoet, var påskjønninga for innsatsen brutal – akkurat som på Amundsen i si sørpolsferd: avliving og mat for dei gjenverande hundane.

Hundane fekk mat etter at dei hadde slått leir for natta. Då fekk hundane ete seg mette og vart late og rolege for natta. Om kveldane vart det prata med (til) hundane. Dei forstod naturleg nok ikkje det som vart sagt. Men kanskje merka dei ein vennleg tone i det. Høygaard vende seg til 'Ungdom!', dvs hundane. (På det tidspunkt var Høygaard sjølv 25 år gammal og nettopp ferdig utdanna lege, framleis ein ungdom å rekne):



Vi taler til folket. Foto frå boka «Ajungilak» eller Grønland på tvers.

'Ungdom! Det er under store overveielser at onkel Martin og jeg i dag har funnet det riktig å utdele dagens rasjon. Dere har i dag vist så liten lyst og gått til deres arbeide med så liten glede at dere har skuffet oss meget. Husk at på østkysten der har vi de deiligste, fete moskusdyr

gående og gresse, bare gående og vente på dere. Der har vi deilige, store, flate stenheller, varme og gode å ligge og slikke sol på, og der kan dere løpe i fjæren og finne fisk. Dere skal da stadig ha det for øjet at så å si all proviant dere drar på, er til dere selv. Og du, 'Mickey Mouse', har i dag trukket så dårlig at vi binder denne hyssing om din snute. Du må se på at de andre spiser. Jeg håper at morgendagen vil bringe et bedre resultat, og at dere vil legge dere på sinne de ord jeg nu har sagt. Til slutt vil jeg meddele at der er kommet en klage fra dagens kokk at dere ikke må løpe i teltbardunene da primussen stadig velter for ham ---'. (Høygaard og Mehren 1931).



Vanleg omgangstone mellom hundar tilhøyrande forskjellelege spann. Samtalen dreiar seg visstnok om kven som er den rettmessige eigar av eit kjøtstykke.

Arne Høygaard og opphaldet i Ammassalik 1936/37:

Ammassalik (Angmagssalik) på Aust-Grønland vart oppretta som fiske- og fangststasjon, handelsstasjon og service senter i 1894 – den gong med vel 400 innbyggjarar. No er Ammassalik namn på forvaltningsområdet/kommunen. Tettstaden har no namnet Tasiilaq. Ved Ammassalik ligg flyplassen Kulusuk, med flyrute til/frå Island. (Under andre verdskrig etablerte amerikanarane ein annan



Høygaards vitskaplege team: Stud. med. Edward Falsen Krohn. Unni Høygaard (kona), og Stud. chem. Harald Waage Rasmussen.

flyplass i Ammassalik-området som ledd i luftbrua frå Amerika, over Grønland og Island til Storbritannia. Flyplassen låg vanskeleg til, tett inn til høge fjell. Derfor vart plassen lite brukt og nedlagd like etter krigen. Fotomateriale viser at *Polarbjørn* besøkte plassen i inspeksjons- og forsyningsoppdrag i 1944).

Arne Høygaard leidde ein overvintringsekspedisjon til Ammassalik 1936/37 – på den tid med folketal på vel 800. Ekspedisjonen hadde eit legevitenskapleg program, planlagt og utarbeidd av fysiologisk institutt ved universitetet i Oslo, med økonomisk støtte frå ei rekke legat. Deltakarane var Arne Høygaard (lege og leiar); kjemistudent Harald Waage Rasmussen (kjemisk assistent); medisinstudent Edward Falsen Krohn (klinisk assistent); Unni Høygaard (kona til Arne, som assistent); Sidsel Høygaard (2 1/2 år, maskot).

Program og målsetjing, omtala slik i Høygaard 1937: ‘--- Ekspedisjonens oppgave var i korthet å undersøke eskimoenes kosthold og deres levemåte, og videre å søke å klarlegge hvilken innflytelse deres eiendommelig kost: ren kjøttkost uten melk, uten grønsaker og frukt, hadde på deres organisme – eller om deres



Barn: Sidsel Høygaard, 2 ½ - 3 år, ekspedisjonens yngste medlem og maskot, her saman med ei av sine vennner

stoffskifte på enkelte områder var annerledes enn hos europeere. ---'.

Utreise via København med den danske dampskonnert *Gertrud Rask*. I Ammassalik vart ekspedisjonsdeltakarane innkvarterte i hus av heller beskjeden standard. I tillegg fekk Arne av Grønlands Styrelse til disposisjon ein motorbåt, mest tenkt til legeteneste. Dei innretta seg med eit laboratorium. Medbrakt proviant var blant anna poteter. Elles sökte dei å leve på same kost og same levevis som lokalbefolkninga.

Høygaard fekk oppleve kulturkollisjon på dei fleste felt i livet: jakt og fiske som hovudnæring, kosthald, liv og død, religion og overtru, familieliv, seder og skikkar, og mentalitet. I tillegg til ekspedisjonen sitt fastlagde legevitskapleg program fekk Høygaard praktisere som allmennlege innan dei fleste av faget sine sektorar. I det vitskaplege programmet trong han forsøkspersonar som mot betaling skulle både faste og leve utelukkande på spekk eit tal dagar. Deretter skulle det takast blodprøver for samanlikning av verdiar.

Slik medverknad var det vanskeleg å få lokale med på. Dei hadde vanskar med å forstå meininga med det. Ein gong var dette kritisk for gjennomføring av prosjektet. Høygaard tok alle knep i bruk: han ropte og brølte, knuste tallerkar,



Interiør frå Laboratorium i Taseessaq: Medarbeidar Rasmussen og inuitisk forsøksperson Esaias.

slamra med ørene og siterte det han hugsa av 'Terje Vigen' og Olaf Bulls dikt 'Metope'. Til slutt truga han med at han stod i kontakt med 'den skinnbarlige'. Inuitten tok effekten ut av truslane: han var meir redd Høygaard sjølv enn han var for 'den skinnbarlige'. Høygaard måtte bruke seg sjølv og sitt eige kosthald i forsøka.

Elles var både Høygaard og assistentane hans mykje på farten i distriktet, med både hundeslede og motorbåt. Dei lokale var dels nedlatande til Høygaard si ferdighet som hundekøyrar, sjølv om han hadde kryssinga av grønlandsisen med hundeslede i 1931 som bakgrunn.

Heimreisa i 1937 gjekk med DS *Quest* av Bodø. Skuta var på heimveg frå den franske grev Gaston Micard sin overvintringsekspedisjon i Loch Fyne på Nordaust-Grønland 1936/37. Micard var etterkomar av Ferdinand de Lesseps

som bygde Suezkanalen. Micard hadde rikeleg med pengar, truleg inntekter frå kanaltrafikken. Den litt eksentriske greven hadde fått det for seg at han ville oppleve ein heil årssyklus i Arktis.

Derfor leigde han DS *Quest* med fullt mannskap som base for overvintringa.

Høygaard hadde med seg heim materialet frå dei faglege undersøkingane. Han arbeidde vidare med materialet. Han brukte materialet til å ta den medisinske doktorgrad ved universitetet i Oslo i 1941: ‘Studies on the nutrition and physiopathology of Eskimos: undertaken at Angmags-salik, East-Greenland 1936-1937’.

Fartøya: MS *Polarbjørn*, dampskonnerten Gertrud Rask og DS *Quest*:

1931 var første året *Polarbjørn* var på oppdrag for NSIU. Fartøyet var på den tid ei av dei litt større ishavsskutene, med tilsvarande lugar- og lastekapasitet. Bygd i 1919 var skuta ein pioner med omsyn til dieselframdrift – ein Atlas-motor på beskjedne 160 hk – lite å bryte is med. Fotografi frå turen viser at forsering av drivisbeltet i 1931 var ei tung oppgåve – også for folka.

Likevel må NSIU ha sett seg tent med *Polarbjørn* som ekspedisjonsfartøy. Med bakgrunn i den pågående saka om Nordaust-Grønland gjorde NSIU ein intensjonsavtale med AS *Polarbjørn* i Brandal om leige av skuta for fleire år. Gjennom Handelsdepartementet fekk NSIU Stortinget til å garantere for utgiftene til ein sterkare motor i *Polarbjørn*. Til ekspedisjonen i 1932 fekk skuta ein Atlas diesel på 360 hk. På same tid fekk skuta eit styrehus i staden for den opne brua. Motoren gjorde teneste gjennom 1930-talet – blant anna på ei rekke ekspedisjonar til Nordaust-Grønland - og i Amerika under andre verdskrig, inntil skuta forliste på fangstfeltet ved Newfoundland i 1949.

Gertrud Rask var ein firemasta skonnert, om lag 155 fot, bygd i 1922 og levert til den danske stat for teneste for den Kongelige Grønlandske Handel (KGH). Under andre verdskrig kom fartøyet i alliert teneste og forliste ved Nova Scotia i februar 1942. Skonnerten hadde namn etter kona til Hans Egede, dansk/norsk prest og misjonær på Grønland.

DS *Quest* vart bygd i 1917 som *Foca I*. I teneste for den britiske polarforskaren Ernest Shackleton i Antarktis fekk fartøyet namnet *Quest*. Seinare kom fartøyet i eige hos Schjelderup Sælfangstrederi på Skånland i Bodin, med Ludolf Schjelderup som skipper. *Quest* vart i tillegg til selfangst brukta i ei lang rekke ekspedisjonar i arktiske farvatn. Ein slik ekspedisjon var den franske grev Micard si overvintring i Loch Fyne på Nordaust-Grønland 1936/37. På heimtur frå den overvintringa var *Quest* i 1937 inn om Ammassalik og henta heim Høygaard sin ekspedisjon. *Quest* forliste under selfangst ved Newfoundland i 1962.

REFERANSAR:

Informantar: Henrik Landmark; Torbjørn Ribe; Tore W. Topp.

Foto- og filmmateriale: Ishavsmuseet Aarvak.

Nettet: Norsk Polarhistorie.

Litteratur:

Høygaard, A. og M. Mehren. 1931: ‘»Ajungilak« eller Grønland på tvers’. Oslo. Aschehoug.

Høygaard, A. 1937: ‘Innenfor drivisen. Et år som læge blandt eskimoer’. Oslo. Gyldendal norsk Forlag. (Ny utgåve: Børsums Forlag, Oslo 1977).

Mikkelsen, P. S. 2005. ‘Twin Otter. Flyvning og rejser i Grønland’. Aschehoug.

Ottesen, J. 2001. ‘Ishavsskuter III’. Ullsteinvik. Fotoarkivet.

Wikipedia

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



Fangstmann Raimo Pentikainen.

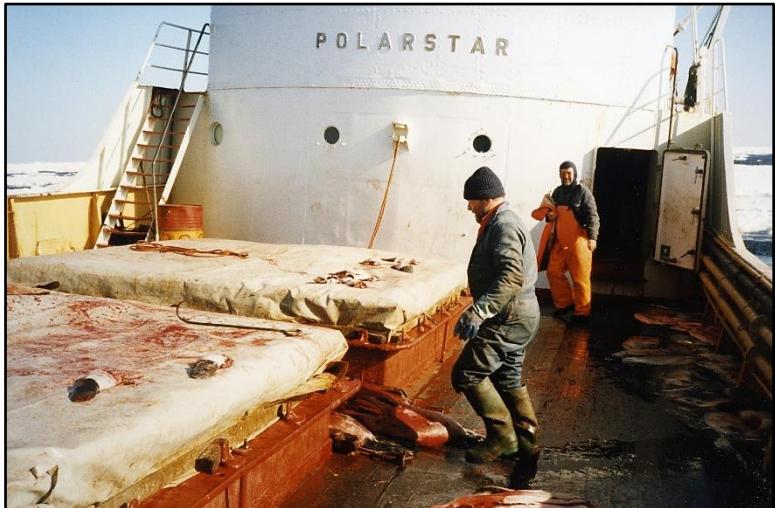
Av Bjarne Harald Brobak

Raimo er født i 1936 i østkanten av Ivalo i de store finske skoger. Han er liten og tettbygd, med andre ord en kraftkar. Han kom fra fattigslige år til Ålesund på slutten av 1950-tallet og begynte på fisket. Han hadde sjøverk, så det ble ingen suksess for han på linebåt i Eggakanten.

Selfangsts sesongen 1960 fikk han hyrt seg som messegutt om bord i M/S «Polaric», rederi Martin Karlsen A/S Brandal. Han likte fangstlivet bedre enn fiskeriene og spesielt stemninga og atmosfæren i isen og miljøet om bord i fangstskutene. Han var senere fangstmann om bord i M/S «Signalhorn» og M/S «Polarsel». Skutene dreiv også storsildefiske på Mørekysten og ved Island på sommeren. Han fikk også noen turer til Danskestredet på klappmusfangst. Da var han erfaren fangstmann og ville prøve seg på Newfoundlandsfeltet, og han fikk hyrt seg om bord i M/S «Veslekari», Aarseters rederi på Vartdal. Skipper var Peder Brandal, kalt «Pea». Han ble mange turer der om bord.

Da det begynte å bli kvoter pr. skute på selfangsten ved Newfoundland, gikk han over til M/S «Furenak» på vesteristur, samme rederi. Der om bord traff han nordlendinger, Jens Skavskog fra Lavangsdalen var skipper. Nordlendingene tok han med til Tromsø og han begynte hos A/S Rieber & co i Tromsdalen. Han kom først om bord i M/S «Kvitungen», senere M/S «Kvitbjørn». Så begynte han på M/S «Heimen 1», videre på M/S «Harmoni» og så var han med M/S «Polarstar», M/S «Polarboy».

Bjørne Kvernmo som kjøpte M/S «Havsel» i år 2004 kjente Raimo fra M/S «Polarstar» og M/S «Polarboy» og tok han med seg dit om bord. Bjørne sa til meg: «Han får være med så lenge han klarer å slipe knivan». Han var med M/S «Havsel» til 2008. Etter det fortsatte han på M/S



Fangstmann Raimo Pentikainen (nernest) på Polarstar i Vesterisen 1996. kristian Heiberg bak. Foto Bjarne Harald Brobak.

«Ottar» og M/S «Salarøy» sammen med Karl Magnus Pettersen fra Tromsø, fram til 2020.

Han var en fangstmann som ville ta vare på så mye som mulig av dyrene og han spesialiserte seg på å ta vare på kjøttet, også dårligere kjøtt til hundemat. Etter at alle skuter var utlosset og sesongen var over på Rieberanlegget i Tromsdalen, fikk han leie en hybel på anlegget der, og annonserte og solgte kjøtt der utover forsommeren.

Han reiste hver høst til Lima i Peru hvor han hadde stiftet et barnehjem for foreldreløse og vanskeligstilte barn. Han hadde samlet inn penger hos fangstfolket. Han kom selv fra vanskelige oppvekstkår, siste del av mellomkrigsårene, noe han så vidt nevnte en gang, og han hadde et ønske om å hjelpe andre i samme situasjon. Jeg ga også en pengesum og fikk et takkebrev til jul med mer enn 30 navn på ei liste, og alle hadde samme etternavn. Til neste ishavssesong var han tilbake for ny tur.

På havet og i fangst klaget han aldri på noe, heller ikke da vi fikk problemer på M/S «Polarstar» og måtte redusere på vannforbruket. Raimo viste på kvelden at han tok et glass vann med fram på lugaren, så pusset han tennene og en enkel ansikt- og håndvask, og så vasket han snabelen til slutt. Han var et ekte mannsfolk og godtok også dårlige forhold.

Han kunne arbeide med hva som helst under fangsten, men geværene holdt han seg langt unna.

På en tur med M/S «Harmoni» i Østisen var han alene på isen langt fra skuta. Han havnet i havet mellom to flak, men han fikk rigget hakapiken mellom flakene og hang 5-6 minutter etter armene. Kyrre Jakobsen, som var i tynna, og for øvrig var redd for mannskapet sitt, oppdaget det og han gikk fram med skuta og sendte ut folk som fikk dratt han opp. Da måtte de spandere mye varmt vann i dusjen for å få opp temperaturen på han.

Dagen etter var han på isen igjen.

Han hadde en skikkelig måne og fraus mye på hodet, derfor brukte han en topplue for hver tiende minusgrad. Jeg så han mange ganger med to luer, men aldri med tre luer.

Han fikk reise sammen med mange ishavsfolk, både fra Sunnmøre og Nord-Norge, og det er vel ingen som har reist med så mange forskjellige ishavsskuter som Raimo. Jeg fikk reise sammen med han på «Kvitungen», «Polarstar» og «Polarboy». Når turen var ferdig og vi gikk inn for levering, måtte vi heise flagget kl. 06,00 siste morgen før ankomst, og Raimo måtte få stå til rors eller i utkikk når vi begynte å se fjellene, med andre ord landkjenning av hans nye hjemland. Han har også reist med alle de stålfangstskutene som eksisterer i dag og har vært på alle fangstfelt.

I fangst er ingen dager like, det kan oppstå forskjellige situasjoner. Raimo hadde godt humør, og selv etter en lang fangstdag var han som regel en av de siste som gikk fra dekk og inn i messa for middag. Da kunne han stå lenge i døra og flire og kommentere noe uvanlig som hadde skjedd i løpet av dagen. Da kom det ofte en god latter fra gutta.

Jeg traff Raimo siste gang i 2008 på torget i Tromsø da sto han sammen med to ungdommer og solgte selkjøtt fra turen i Vesterisen. Vi fikk oss en høvelig prat om turen og om gamle fangstfolk vi hadde reist sammen med. Jeg sa:

«Du har mange turer». «Ja, jeg har reist siden 1960» svarte han.

Raimo var ikke lett å få tatt foto av, men jeg fikk iallfall knipset et bilde da han sto og flådde svartunger på dekk på en tur med «Polarstar» i Vesterisen. Finlendere er kjent for å banne mye, likeså i nordnorsk språkbruk, særlig på havet, er det banneord i dialekten, også i ishavsmiljøet. Jeg hørte en gang da han sto på dekk på «Polarstar» og vi var ute i kanten, det slingret mye så de uflådde svartungene rulla rundt føttene på han og han måtte holde seg fast i rekka. Da hørte jeg han mumle «bergele satan». Finlendere er også kjent for å drikke sprit, men også med spriten var han sparsom, men da han hadde ligget i sjøen i Østisen i 5-6 minutter, da han var med M/S «Harmoni», fikk de i han en passende mengde cognac. Han fikk tenning og sa det var som å komme fra helvete til himmelen.

Da han var i Tromsø etter ishavssesongene var han ofte på besøk hos Ingebrigtsen på Nordbynes i Malangen. Han pleide også å ringe Ingebrigtsen, som kom om bord og hadde med nye hakapikskift som de byttet med kobbekjøtt. Han kom også om bord da vi kom inn fra Vesterisen.

Han snakket aldri om å dra tilbake til sine hjemlige trakter i Finland, men han var på besøk der noen ganger. Det var en gang en forsker på en av turene som hadde røtter i traktene rundt Ivalo. Han spurte Raimo om mer nøyaktig posisjon på hjemstedet hans, men fikk ikke bedre svar enn at adressen var «i skogen øst og bortenfor der». Det var også umulig å få telefonkontakt med han utenom den tid det var sesong for selfangst. Han må betraktes som en profil i sin karriere i selfangstmiljøet.

Raimo bor nå i Ålesund, den byen han først kom til da han tok Norge som sitt hjemland.

Vrakfunn av ishavsskute

«Kan ein islandsk trålar ha funne restar/spor etter dei forsvunne ishavsskutene frå 1952?»

Av Johannes Bjarne Alme

Helga 7-8 oktober fekk den islandske trålaren «Vidøy» delar frå ei selfangstskute i trålen.



Dette kan vere delar av skutesida på ei av dei fem selfangstskutene som forsvann sporlaust i 1952 i Vesterisen mellom Island og Grønland. Alle Foto frå: Gisli Snaebjörnsson

Dagen etter fekk Ishavsmuseet Aarvak telefon og epost frå Island vedkomande trålaren «Vidøy» sitt funn.

Funnet vart i følgje skipper Jon Frimann Eirikson gjort på om lag 66 grader N midt i mellom Island og Grønland, på ca. 370 meter djup. Det var vrakrestar, skuteside, eit ratt, ein dørkrok og ein god del selskinn. Desse skinna var i følgje skipperen (og bilda) av Klappmyss. Skinna var med spekk. Det var nærliggande å tru at dette er ei av dei mellom 20 og 30 norske



Skinn av klappmyss med spekk på.

skutene som forliste under sommarfangst i Danmarkstredet første halvdel av 1900-talet.

Selskinn som har lagt på havbotnen i mange tiår, skulle ein tru ville vere etne opp av mikroorganismar, botndyr, håkjerring og liknande. Det stemmer ikkje i dette tilfellet. Skinna ser heile og fine ut og godt med spekk på, men dei lukta retteleg ille, sa skipperen.

Det er grunn til å tru at har skinna lagt godt platta nedst i eit lasterom eller aller helst i ein spekktank, og heller ikkje vorte rive utover når skuta trefte havbotnen, altså godt konservert.

Dei forliste skutene som fangsta i Danmarkstredet som vi har posisjon til, ligg eit godt stykke frå funnområdet. Alle ligg nærmare Grønland enn funnstadene.

Siste norske skute som forliste på fangst i Danmarkstredet var i 1935. Den tida spekka alle skutene på feltet. Det er altså mindre truleg at dette er funn frå skute som fangsta i Danmarkstredet.



Roret som kom opp saman med vrakrestane er noko spesielt og kan kanskje kjennast igjen.

Det var i påska i 1952 fangstskutene i Vestisen vart overraska av kraftig uver. Ishavsskutene «Buskø», «Pels», «Brattind», «Ringsel» og «Vårglimt» forsvann sporlaust. Desse fem skutene låg lengst vest i Vestisen og fangsta på klappmyss/blueback når uveret kom. Trass i leiting med skip og fly, vart det i praksis ikkje gjort funn som kunne kaste lys over tragedien. Fem skuter med 78 mann var for alltid borte. 98 umyndige born hadde missa far sin, og 46 koner hadde vorte enkjer.

Skinna som «Videy» fekk opp var av Klappmyss. Dette er arten det vart fangsta på i Danmarkstredet. Det er også arten som dei fem skutene lengst vest i 1952 fangsta på fram til stormen avslutta fangsten 3. april.

Årsaka til ein ser mot Vestisen og 1952 ulykka, er dei uspekka klappmysskinna, og posisjonen langt vest. Under vinterfangsten i Vesterisen, vart ikkje skinna spekka på feltet.

I boka «Alarm i Vestisen» er posisjonen til dei seks skutene som låg samla lengst vest når

stormen kom, anslått å vere 68, 30 N og 19 V. I det vidare brukar vi denne posisjonen når stormen kom.

Av dei åtte skutene som låg lengst vest i Vestisen når orkanen kom, berga tre seg med å gå til Island. Ishavsskuta «Arild» låg saman med dei fem som forliste då stormen kom. «Arild» klarte med nød og neppe å snu skuta og begynte å sløre unna, så bars den ned gjennom Danskestretet i stor fart. Skuta fekk først eit glimt av sola 6.april, då var skuta 150 nm sør av Reykjanes på god veg ned i Atlanterhavet. Skuta brukte snart to døgn før den kom til land i Bildudal på Island.

Avstanden mellom funnstadene i 2023 og der dei fem ishavsskutene låg då stormen kom, er om lag 290 nm. Ser vi på retninga er kursen NNØ, som var vindretninga i aprildagane i 1952. Straumen i området går sørvestleg. Skutene lenger aust (nord) i Vestisen rekna med dei dreiv om lag to breiddgrader, altså 120 nm i løpet av stormen. Lengst sør var vinden kraftigare og avdrifta truleg endå større.



Når avhaldet forsvann, og skutene ikkje hadde maskinkraft til å klare å gå i mot veret, var alternativet å snu skuta og sløre unna veret. Dette likte skipperane därleg, det var farleg med dei opne skutene, i dei enorme bårene og vind med orkan styrke. Alle dei fem skutene som forliste var opne under galgedekk.

Førsteskyttar Karsten Brandal på «Buskø» sa i samtale med skipper Aksnes på «Furunak» morgonen 4. april at «no slørar vi». Det var det sist ein hørde frå «Buskø».

For ei skute som slører unna i dette uveret er det rimeleg å tru den heldt ei fart på minimum 5 knop, kanskje meir. Samanliknar vi med «Arild», så gjekk det raskare. Reknar vi at skuta flytta seg med 5 knops fart i 18 timer den 4. april, heile døgnet den 5. april for så å forlise ut på ettermiddagen den 6. april. Så er vi på funnstadene. (18×5 , 24×5 , $16 \times 5 = 290$) Totalt 290 nm. Dette er leik med tal, samstundes syner det at dette er mogleg.

Eit anna scenario er at skuta har gått under, men ikkje gått til botn med ein gong. Vidare vorte ført av uvær, straum og vind eit godt stykke før den gjekk til botn.

Funnstaden er om lag der isgrensa for «fordelt is» var dei første aprildagane i 1952.

Det har forlist mange skuter i Vesterisen, både før og etter 1952. i så fall mest truleg frå eit tidlegare forlis. Ein har mindre kunnskap om forlisposisjonane før andre verdskrigen.

Ingen kan i dag slå fast at funnet er vrak av ei av skutene frå 1952. Skinna med spekk på indikerer ei Vestisskute. Ut i frå posisjonen til skutene då stormen kom, vindretninga, straumretninga og kunnskapen om at «Arild» som sløra unna, kom ned Danmarkstredet, styrkjer det teorien om at dette **kan** vere ei av 1952 skutene.



For vidare sannsynleggjering av at dette er ei av skutene frå 1952, er rattet som vart teke opp det som i første omgang kan hjelpe saka vidare. Det er så pass spesielt at håpet er at nokon kan hugse om der var eit slikt om bord i ei eller fleire av dei fem skutene. Vidare kan/må bitane av skroget analyserast både visuelt og med C14 analyse.

Meir om Påskeorkanen i 1952:

<https://www.ishavsmuseet.no/blogger/paskeorkanen-i-vesterisen-1952/>

LANCE: Namn på fire ishavsskuter frå Gratangen.

Av Magnus Sefland

AVANCE I / LANCE. Den første

Eksisterte ca 1900-1932. Med namnet *Lance* 1916-1932.

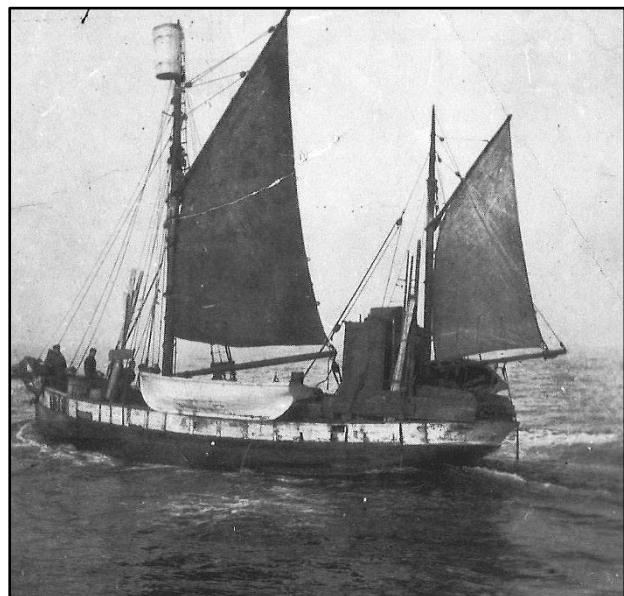
Bygd av tre i Salten ca 1900. Opplysningar om byggjeår og byggjeverkstad manglar i tilgjengeleg litteratur. Fartøyet skal opprinnelig ha vore ei klinkbygd skøyte. Dimensjonane skal ha vore ca 48 ft/29 brt.

Første namn skal ha vore *Avance I*. Første tida skal fartøyet ha vore heimehøyrande hos ukjend eigar i Hamnvik i Ibestad.

Fartøyet vart i 1906 kjøpt av Mikal Nilssen, Laberg, Gratangen. På den tid hadde fartøyet berre segl som framdrift. I 1910 fekk fartøyet sett inn ein Gideon-motor på 12 hk.

I 1915 vart eigarskapen endra. Broren Arnt Nilssen hadde vore nokre år i Amerika. Etter heimkoma gjekk han inn og overtok fartøyet.

I 1916 vart fartøyet gjort klart for ishavet. Ved E. M. Hansen MV i Grovfjord vart fartøyet



Den første *Lance*. Foto frå Ishavsfart frå Gratangen og gamle Ibestad, Eivind Kristiansen

ombygd til kutter, forlengd til 59 ft, forsterka, klavert og pålagd ishud.

Etter ombygginga vart namnet endra til *Lance*. I 1917 var *Lance* på selfangst for første gong. Same året fekk fartøyet ein sterkare motor, ein Wichmann på 32 hk. (Med motorbyte og første fangsttur i same kalenderår er det uvisst om første fangsttur gjekk med den gamle eller den nye motoren). *Lance* var for det meste brukt i sildefiske og selfangst. Skuta gjorde 22 turar til Kvitsjøen i tida 1917-32.

I 1920 vart lova om fiskerimerke innført. *Lance* fekk merket T 35 I, det vil seie Ibestad kommune. I 1926 vart Andørja, Astafjord og Gratangen utskilde frå Ibestad. Då fekk *Lance* registreringa T 36 G, dvs Gratangen. I 1925 var det igjen motorbyte, ein Bolinder på 60 hk.

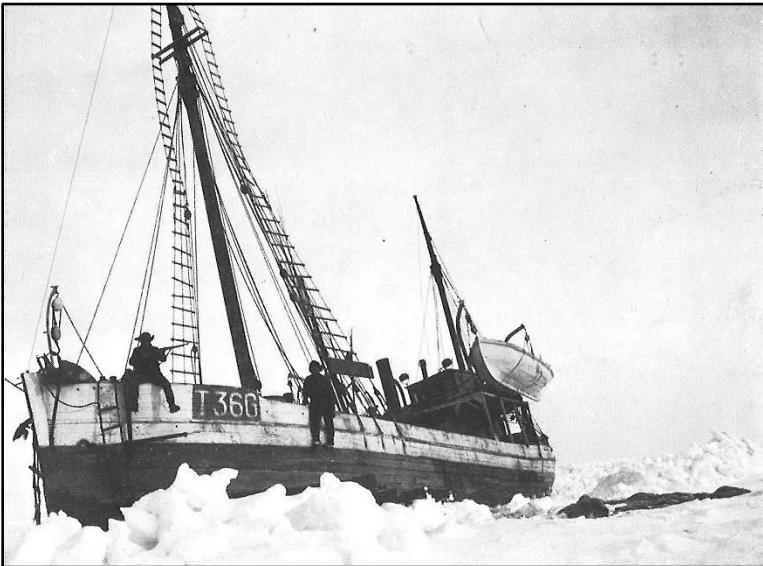
Skipperar som ein kjener namn på var Anton Heggås, Lovin Larsen og Joakim Martinsen. Arnt Nilssen i samanheng 1919-1932, også ved forliset i 1932. Etter kvart kom Joakim Martinsen inn som medeigar i *Lance*.

Lance hadde som regel eit mannskap med ni personar: skipper, skyttar, maskinist, kokk og fem matrosar/fangstmenn. Dei fire som vart rekna som befat hadde lugar akter, dei fem menige forut. Tradisjonelt mønster: befalet akter, dei menige ‘framme om masten’.

Mikal Nilssen var skipper på andre fartøy, også ishavsskuter. I 1924 var han skipper på dampkutteren *Blomen* i Kvitsjøen. Skuta forliste der. Etter ei særleg strabasiøs evakuering kom mannskapet seg inn til ein sovjetisk vaktstasjon og berga seg.

Etter dette slutta Mikal Nilssen på ishavet. Han overtok MS *Saltdalingen* som reiar, men overlet ishavsturane til skipper Lundberg Sørensen. Sjølv heldt han fram som reiar og notbas på sildefiske.

Lance forliste i Kvitsjøen 1932. Skipper Arnt Nilssen og mannskapet vart tatt opp av MS *Storis* av Tromsø. I 1934 var Arnt skipper på MS *Nordhavet* i Kvitsjøen. *Nordhavet* forliste – og Arnt Nilssen og mannskapet vart tatt opp av den



Lance fast i isen 1928.

same *Storis* som hadde berga Arnt og hans mannskap to år tidlegare. Arnt og Mikal Nilssen overtok MS *Nyken* i 1934, med Arnt som skipper.

LANCE. Den andre

Eksisterte 1938-1967. Fartøyet var ein trekutter, bygd ved E. M. Hansens MV, Grovfjord. Dei opphavlege måla skal ha vore 55 ft / 41 brt.

Mål etter ombyggingar: Etter 1953: 57 brt. Etter 1965: 68 ft / 70 brt.

Maskinar: 1938: Bolinder 40 hk. Ny maskin 1943: Wichmann 120 hk.

Fiskerimerke: T 29 G.

Eigarar var frå starten Arnt Nilssen og Joakim Martinsen frå Gratangen.

Lance vart hovudsakleg brukt i sildefiske og selfangst. (Selfangst rett nok først frå 1948 og utover. Dette sjølv om skuta også tidlegare vart omtalt som ishavsskute).

Den eine av eigarane av *Lance* var Arnt Nilssen. Han fekk ikkje så mykje å gjere med *Lance*. I 1939 drog Arnt Nilssen som skipper på MS *Nyken* i veg til selfangst ved Newfoundland. Han omkom saman med heile mannskapet då *Nyken* gjekk ned sørvest av Island på grunn av skadane skuta fekk i orkanen i februar 1939. Etter det var Joakim Martinsen eigar av *Lance*



Lance den andre, juli 1939. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

saman med Indiana Nilssen, enkja etter Arnt Nilssen.

Krigsinsats: Krigen kom til å prege *Lance* sine første år. Skuta var nesten ny då krigen starta. Under krigen var ikkje selfangst mogleg.

Rundt månadsskiftet april/mai var Narvik og områda rundt – medrekna Gratangen – krigsskodeplass.

Ved invasjonen 9. april var *Lance* på sildefiske i Lyngenfjorden. Då meldinga om invasjonen kom, gjekk *Lance* til Tromsø med fangsten og deretter til Gratangen og sette not og anna fiskeutstyr på land.

Rundt månadsskiftet april/mai var *Lance* rekvirert til forsyningsteneste under militær kommando.

Rundt 1. mai vart eit sanitetskompani sett opp i Balsfjord og transportert over land til Sørreisa. Der vart hurtigruteskipet DS *Dronning Maud* frå Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab i Trondheim rekvirert til å frakte sanitetskompaniet, 119 mann, frå Sørreisa til Foldvik i Gratangen.

I Hamnvik låg både ishavsskuta *Asbjørn*, skipper Harald Årsand, og betelskipet *Elieser 4*, begge rekvirerte til saniteteneste. Dei kunne ha overtatt frakt av sanitetskompaniet til Foldvik.



Ishavsskuta *Asbjørn*, her fast i Vesterisen 1959.
Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Men sanitetskompaniet skulle ha med tre lastebilar og åtte hestar, og det hadde ikkje dei to fartøya kapasitet til. Derfor vart *Dronning Maud* omdirigert til Foldvik.

Like før dette var *Lance* på veg inn over Gratangsfjorden med blant anna furasje. *Lance* hadde nettopp lossa i Foldvik og var på veg vidare inn over fjorden for vidare lossing då skuta vart angripen med bomber og mitraljøseeld frå fleire tyske fly. Skuta vart berre lettare skadd. Skipper Joakim Martinsen og den militære kommandanten om bord valde å setje baugen opp i fjøra og få flest mogleg direkte på land utanfor busetnad, nettopp for å spare busetnaden for nye angrep.

Like etter heldt *Dronning Maud* på å legge til kai i Foldvik. Då kom to eller tre tyske fly (truleg frå Værnes) og pepra *Dronning Maud* med brannbomber og mitraljøseeld. 19 personar vart drept. Skipet vart sett i brann ved kaia. Brannen var så sterk at skipet vart totalt øydelagt

– og truga med å setje fyr på kaianlegget og busetnad i Foldvik.

Etter at *Lance* hadde sett det meste av sine folk i land i fjøra, gjekk skuta tilbake mot Foldvik for eventuelt å kunne redde folk frå *Dronning Maud*. Hurtigruteskipet vart truffe og sett i brann i midtskipet. Ein del folk hadde samla seg på hekken. *Lance* sette baugen opp under hekken og berga folk frå det brennande skipet.

Lance, med skipper Joakim Martinsen, fekk hjelp av ishavsskipper og reiar Haakon Jensen i Foldvik – eigar av *Asbjørn* – til å løyse *Dronning Maud* frå kaia. Martinsen med *Lance* og Jensen i ein snurpedory greidde i fellesskap å slepe det brennande skipet ut på fjorden. Der vart skipet liggande til det brann ut og sokk.

Mot slutten av andre verdskrig, då initiativet i krigen var kome over på alliert side, gjennomførte allierte stridskrefter angrep mot sivil skipsfart på norskekysten. Eitt av angrepa gjekk ut over hurtigruteskipet DS *Irma* frå Det Bergenske Dampske Dampskibsselskab ved Hestskjæret fyr på Hustadvika.

Mikal Nilssen – som i si tid fekk hand om den første *Lance* – var bror til Arnt Nilssen, som kom vekk ved *Nyken*-forliset i 1939. Mikal hadde ei tid arbeidd med planer om ny ishavsskute. Han var komen så langt at han hadde tinga motor ved Wichmann på Rubbestadneset. I 1944 var han ein tur til Rubbestadneset for å prøve å hindre at okkupasjonsmakta tileigna seg den tinga motoren. På veg nordover igjen var han blant dei som miste livet i det allierte angrepet på DS *Irma*.

Etter andre verdskrig: *Lance* var på selfangst første gong i 1948. Skuta fangsta for det meste i Austisen og Nordisen. Under krigen var Kvitsjøen stengd, og etter krigen var det feltet ikkje aktuelt, blant anna av maktpolitiske grunnar.

Lance vart kondemnert og søkkt i 1967 – i Grovfjord, ikkje langt frå staden der skuta vart bygd.

LANCE II. Den tredje.

Eksisterte 1966-1974. Romartal **II** var ein del av fartøynamnet. Men fartøyet var det **tredje** med *Lance*-namnet.

Midt på 1960-talet hadde utviklinga i ishavsdifta gjort at *Lance* (1938) si tid var omme. Ny skute – stålskute – måtte til. Fartøyet vart bygd som stålkryssar ved Kaarbøs MV i Harstad og levert i 1966.

Ved overleveringa av stålskuta hadde reiarlaget framleis *Lance* (1938) i drift. Dette har etter alt å dømme hatt innverknad på val av namn på nyeskute: Ein ville ta vare på det tradisjonelle namnet *Lance*, men også unngå namnebyte på gamleskuta. Derfor vart nyeskuta heitande *Lance II* – med romartal to som del av namnet. (Det finst fotografi frå 1966-67 der både *Lance* (1938) og *Lance II* ligg på fjorden kvar for seg – truleg i Gratangen).

Overlappinga gjorde også at nyeskuta fekk ei anna fiskeriregistrering – T 95 G – enn gamleskuta, som hadde registreringa T 29 G.

Overtaking av *Lance II* og kondemnering av *Lance* (1938) markerte også eit generasjonsskifte i reiafamilien Martinsen i Gratangen. Joakim Martinsen overlet styringa til sonen Enok Martinsen.

Måla for *Lance II* var opphavleg 120 ft / 371 brt. Etter ombygging ved Kaarbøs MV i 1969 var måla auka til 138 ft / 378 brt. Hovudmotoren var ein MaK på 1500 hk.

Lance II vart bygd og utrusta for selfangst ved Newfoundland og for havfiske med snurpenot, først og fremst etter sild, lodde og makrell. På første fangsttur til Newfoundland var fangsten ca 15000 dyr.

Forliset i februar 1974: Etter nyttår 1974 gjekk *Lance II* på loddesurping i Barentshavet. For levering av ein fangst vart skuta dirigert til sildoljefabrikk i Vadsø. Etter levering runda *Lance II* Varangerhalvøya på veg tilbake til feltet på nytt. Men veret var så därleg, og sjøen så grov, at dei valde å gå til Båtsfjord og vente på betre ver. Utanfor Syltefjord kom *Lance II* av



Lance den tredje, her ved Newfoundland 1966.
Foto frå Yksnøy.

ein eller annan grunn ut av kurs. Skuta gjekk rett i fjøra på nordsida av Syltefjordklubben. Der vart skuta stående på grunn – med skjer rundt seg på alle kantar som gjorde tilkomst med båt umogleg, og med bratte fjellsida rett framfor.

Umiddelbart vart det oppdaga at skuta var oppiven i botnen. Vind og tung sjø hogg og herja med skuta og mol etter kvart opp skroget. Forsøk på å setje utredningsflåtar og lettbaaten mislykkast. I løpet av kort tid kom fleire båtar til: loddesurparane *Salarøy* og *Artus* og redningskryssaren *Hjalmar Bjørge*. Frå desse fartøya vart det skote redningsliner over til havaristen. Men ingen lukkast å få tak i linene. To mann hoppa i sjøen og let seg bli vaska opp på ei berghylle av tunge sjøar.

Resten av mannskapet tok tilhald på styrehustaket i von om å bli berga av helikopter tilkalla frå Banak. Før helikopteret kom fram, brotna skroget i to, før det gjekk ned. Mannskapet på styrehustaket forsvann i havet.

Helikopteret berga dei som sat på berghylla, og tok dessutan opp to omkomne som flaut i sjøen. Dei to overlevande vart frakta til sjukehus i Vardø.

Kva som vart gjort av vakthavande i styrehuset før skuta gjekk i fjøra, har vi ikkje grunnlag for å seie noko om. Under sjøforklaringsa vart det kjent at skuta hadde hatt problem med

autopiloten. Det vart også nemnt at ‘menneskeleg svikt’ kan ha vore ei medverkande årsak.

Mannskap ved forliset:

Overlevande:

Roald Martinsen (43). Maskinist.

Gudmund Skogvik (32). Notbas.

Omkomne:

Oddvar Simonsen (30). Skipper. (Funnen omkomne).

Ingemar Nilsson (31). Styrmann. (Sakna).

Ernst Martinsen (44). Maskinsjef. (Funnen omkomne).

Jan Valter Jensen (30). Kokk. (Sakna).

Kastor Johnsen (41). (Funnen omkomne).

Karstein Andreassen (40). (Funnen omkomne)

Kjell Fosshaug (33). (Sakna).

Knut Thomassen (29). (Sakna).

Oddmund Johnsen (23). (Sakna).

Rudolf Mikkelsen (23). (Sakna).

Helge Hanssen (17). (Sakna).

Ved Laberg, der Nyken høyde heime, er reist ein minnestein over dei som omkom i forliset i Nord-Atlanteren i 1939. Ved Gratangen kyrkje på Årstein er reist ein tilsvarende minnestein over dei omkomne ved *Lance II*-forliset i 1974.

LANCE. Den fjerde.

Lance vart bygd i stål ved Sterkoder MV i Kristiansund og levert i 1978 til Enok Martinsen i Gratangen. Som ny var *Lance* 55 meter lang (ca 180 ft) og 960 brt. Som hovudmotor fekk skuta ein MaK på 3200 hk.

Lance fekk fiskeriregistreringa T 95 G. Skuta var første gong på selfangst ved Newfoundland i 1979. Der tok skuta full kvote.

Lance var bygd og utrusta for selfangst med sikte på at alt frå selen skulle takast vare på og omsetjast. *Lance* var også utstyrt for både ringnotsnurping og trålfiske. I hekken fekk *Lance* opphalingsslipp for trål. Reiaren hadde også samarbeid med akademika om ekspedisjonar i isen for augene.



Lance ved Svalbard 2012. Foto frå Wikimedia, Erlend Bjørtvædt (CC-BY-SA)

I starten var imidlertid *Lance* plaga av ‘barnesjukdomar’ i form av tekniske problem. Dette gjorde nok sitt at den store – og dyre – skuta ikkje tente nok pengar til å forsvare investeringa. *Lance* delte lagnad med ein del andre dyre pionerbåtar. *Lance* gjekk til tvangsausksjon. Enden på prosessen var at Den norske stat etter vedtak i Stortinget kjøpte skuta. Statens sjøkartverk, Stavanger, vart formell eigar.

I 1981 vart *Lance* ombygd ein del ved Kaarbøs MV i Harstad. Skuta fekk blant anna større lugarkapasitet. Opphalingsslippen i hekken vart gjenbygd og helikopterdekk kom på plass på hekken. Tonnasjen auka til 1334 brutto.

Den statlege overtakinga av *Lance* vart av somme sett på som ei kamuflering av at statlege investeringar i skuta som fiske- og fangstfartøy kanskje ikkje hadde vore av dei heldigaste. I dei følgjande åra var *Lance* i sesongmessig teneste for Sjøkartverket, Norsk Polarinstitutt og Kystvakta. For polarinstituttet vart *Lance* ei forbetring i høve til dei tidlegare innleidde ishavsskutene. Men det er ikkje vanskeleg å tenkje seg at det kan ha vore samarbeidsproblem mellom dei statlege etatane som skulle dele på bruk av skuta.

Etter ombygging i Grimstad i 1992 vart tonnasjen målt til 1380 brutto.



Lance i isen. Foto Tore Østeig.

I 1994 vart *Lance* overførd til Norsk Polarinstitutt.

Som forskingsfartøy samarbeidde *Lance* med sovjetiske forskingsfartøy i nordlege farvatn. Dette var særleg i Gorbatsjov si presidenttid, med avspenning mellom aust og vest.

Lance var også to ekspedisjonsturar til Antarktis, 1992/93 og 2000/01. Ved den første av dei to ekspedisjonane var *Lance* i lag med *Polarbjørn* (1975). Dei to skutene delte på eit helikopter. Skutene var i oppdrag for forsking ved den norske Troll-basen 235 kilometer inne på iskontinentet. Dei to skutene var utgangspunkt for transport med både helikopter og beltevogner til Troll-basen.

Medan ekspedisjonslegen var på Troll-basen, fekk ein av styrmennene på *Polarbjørn* punktert ei lunge - ein livstrugande tilstand. Berre i siste liten vart ekspedisjonslegen henta med helikopter og berga livet til styrmannen.

I 2017 vart *Lance* erstatta av FF *Kronprins Haakon* som forskingsfartøy.

I 2018 vart *Lance* sold til foretaket Lance AS (Bengt Are Korneliussen) i Tromsø. Skuta fekk fiskerimerket T 83 T. Foretaket prøvde selfangst seinast i 2020. Men i 2021 var det slutt . Korneliussen selde *Lance* ut av landet. Opplysningar tyder på at fartøyet skal vere registrert i Belize i Mellom-Amerika og skal bli brukt i trafikk mellom Tristan da Cunha i det sørlege Atlanterhavet og Cape Town, Sør-Afrika.

REFERANSAR:

Informantar: Sigvald B. Brandal; Arild Breivik; Halvor Bævre.

Litteratur:

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

- Barr, S. 2003. *Norway – a consistent polar nation?*. Oslo. Kolofon AS.
- Fiskeridirektøren. 1966. *Register over merkepliktige norske fiskefarkoster*. Bergen. I kommisjon hos Lunde & Co's forlag.
- Hansen, O. M. H. 1998. *Ishavsskutenes historie II*. Tromsø. Eige forlag.
- Jacobsen, A. R. 2019. *Farlig farvann. Hurtigruten i nord 1940-45*. Oslo. Alf R. Jacobsen og Vega Forlag.
- Kristiansen, E. H. 1989. *Ishavsfart fra Gratangen og gamle Ibestad*. Alta. Eige forlag.
- Layton, H. H. og G. Sætra. 2005. *Kald morgen. 'Lance II' forliser*. Stamsund. Orkana Forlag.
- Nordanger, T. 1980. *Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939*. Bergen. Nordanger Forlag.
- Ottesen, J. 2007. *Skuter på selfangst*. Ulsteinvik. Fotoarkivet.
- Risa, J. 2013. *Seilas fra pol til pol*. Bergen. Bodoni Forlag.
- Nettet:**
- Holstad, Egon: 'Båten som var mer enn en båt'. (iTromsø 14.03.2021).
- Ishavsmuseet Aarvak: Skutekatalog.
- Klouman, Fredrik: 'Angrepet på «Dronning Maud» 1. mai 1940, Foldvik. Med Odd Johansens historie og Helge Bindingsbø'.
- Sjøhistorie.
- Wikipedia.

AASEN 

BIL-DEMONTERING AS

◦ BRUKTE OG NYE DELER ◦ 700 37 900
◦ OFF. GODKJ. VRAKMOTTAK
◦ NYE DEKK OG FELGER www.aasenbil.com

Tussa-fiber til Polarstar

Av Leiv Arne Grimstad

Vikebladet/Vestposten

- Internett er det første turistane spør om, når dei kjem om bord, sa mannskap Oddvar Bigset då ishavsskuta Polarstar tysdag 21. november feira at dei er i ferd med å installere trådlauast nett.

Polarstar har mange glade gjevarar. Ein av dei er Tussa, som har gitt utstyr til det trådlause nettverket. Under feiringa var dei representerte med sals- og marknadssjef Steinar Hauge.

- Tussa har gitt alt utstyr, d.v.s. fiberkablar og alt mottaks- og sendeutstyr, men det er mannskapet som i hovudsak skal trekke kablane rundt om i skuta, seier Webjørn Landmark frå Ishavsmuseet Aarvak, som no eig og disponerer Polarstar.

– Kablinga er nokså omfattande ettersom Polarstar har solide stålskot som er vanskelege å passere for luftborne signal. Då er fibrane til god hjelp, legg han til.

Willy Nesset, eks-reiar, ser det som kjempepositivt at lokalt næringsliv bidreg med å hjelpe til i drifta av skuta.

Det første steget av monteringa er alt på plass – opp i styrhuset. Resten av kablinga blir vinterarbeid for mannskapet.

Polarstar ligg no i vinteropplag i Hareid hamn, men kan sjå fram mot eit aktivt 2024.

– Vi startar sommarsesongen 1. mai, seier Landmark, som fortel at det alt er sett opp dagsturar inn i Hjørundfjorden og ut til Runde.

Skuta har plass til femti passasjerar. Fleire stader inne i fjordane er det därleg nett-tilgang, t.d. på Bjørke. Det trådlause nettet vil også gjere sjøkart-tilgangen enklare.

Steinar Hauge i Tussa nyttar høvet til å minne om at dei kvart år gir sponsormidlar til ei rekke



Her har dei plukka ut nokre fiberlengder frå kassene – frå v.: Steinar Hauge frå Tussa, Oddvar Bigset (mannskap på Polarstar), Webjørn Landmark (museumsstyrar og dermed reiar) og eks-reiar Willy Nesset. Trekkinga av fiberkablane rundt omkring i skuta blir utført av mannskapet i løpet av vinteren. Foto Leiv Arne Grimstad.

samfunngagnlege formål. Fristen for å søke på 2024-pakken er sett til 15. januar. I statuttane heiter det at midlane først og fremst skal gå til barn og unge og tiltak som gir miljøgevinst og har berekraft.

Tussa omfattar dei sju kommunane på Søre Sunnmøre, men i 2024 blir sponsorordninga utvida til å gjelde også Stryn og Stranda.

Norges interesser i de artiske strøk

Som nevnt er Frans Josefs Land oppdaget av nordmenn i 1865



Hva der er gjort og hva der bør gjøres for å hevde våre rettigheter?

Et foredrag av Adolf Hoel 1931

Som nevnt er Frans Josefs Land oppdaget av nordmenn i 1865. Siden den tid til og med 1923 har øygruppen vært besøkt av ikke mindre enn 104 norske fartøyer som vi har kunnet få greie på. Tallet er imidlertid betydelig større, sannsynligvis ca. 150. På samme tid har øygruppen vært besøkt av 27 ekspedisjoner og fartøyer, tilhørende fremmede land.

Hvad har vi nu gjort for å hevde våre interesser på Frans Josefs Land etter den russiske pågang der oppe? Utenriksdepartementet har sendt en protestnote og Stortinget bevilget ifjor penger til en ekspedisjon. Denne kom imidlertid ikke frem på grunn av hindringer, da det ifjor var et usedvanlig vanskelig isår. Russerne hadde en stor isbryter på 3000 tonn og derfor kom de frem. Men så kostet også denne ekspedisjon 250,000 rubel eller henimot $\frac{1}{2}$ million kroner. I 1930 var der både en norsk og en russisk videnskapelig ekspedisjon til Frans Josefs Land.

Der er nu igjen foreslått bevilget penger til en norsk ekspedisjon til Frans Josefs Land inneværende sommer.

Å få omgjort Russlands anneksjon av øygruppen nytter nok ikke, men det vi må holde fast ved er at russerne ikke kan gjøre nogen innskrenkning i våre gamle fangstrettigheter. Vi må ha lov til å drive selfangsten som før, foreta videnskapelige undersøkelser og oprette de stasjoner, som er nødvendige eller ønskelige av hensyn til vår virksomhet.



Kart fra Wikipedia

Allerede før besiddelsestagelsen av Frans Josefs Land fremkom i Russland en bok av Lakhtine utgitt på Utenrikskommisariatets trykkeri og med forord av professor Sabanin, som er Utenriksdepartementets folkerettssakkyndige. Boken heter: "Retten til de nordlige polarområder" og utkom i 1928. Forfatteren slutter sig også til sektorteorien, men går langt videre enn man har gjort tidligere på dette området, idet han hevder, at all is på havet igrunnen er å betrakte som land og hører under vedkommende polarstats suverenitet. Likeledes skal alle farvann mellom landet og drivisen være territorialfarvann. På den måte vil all fangst og fiske eller næringsvirksomhet være forbudt for fremmede nasjoner innenfor polarstatens sektor.

Vi ser således, at det er ikke småtteri vi har tapt i den østlige del av Ishavet i inneværende århundre eller som vi utsetter oss for går tapt. Fortsetter utviklingen som den er begynt, vil den norske fangstvirksomhet der borte snart være en saga blott. Riktignok har russerne gitt oss en innrømmelse. Det er, at vi mot konsesjon får lov til å drive selfangst i Hvitehavet.

Denne overenskomst mellem den russiske regjering og de norske selfangere som ble konsolidert samtidig med handels- og sjøfartstraktaten av 1925 går ut på, at norske fangstfartøyer med en samlet tonnasje av 4000 netto registrertonn gies rett til fangst av sjødyr

innen Sovjetforbundets territoriale farvann på strekningen fra Finland til og med vestkysten av Novaja Semlja og i Kvitsjøen ned til linjen Orlovsky fyr – Kapp Konuskin mot en avgift av 612 dollar pr. tonn, dog således at det som selfangerne forplikter sig til årlig å innbetale regjeringen ikke skal være mindre enn 25,000 dollars. I år ble tonnasjen innskrenket til 3500 netto register tonn.

Vi skal så gå over til den vestlige del av Ishavet og begynne med å omtale forholdene på Østgrønland.

Grønland er som kjent jordens største øy.
Arealet er:

Hele Grønland 2175600 km²

Herav er isfritt land:

Nordgrønland 106700 km²

Vestgrønland 119100 km²

Østgrønland 115000 km²

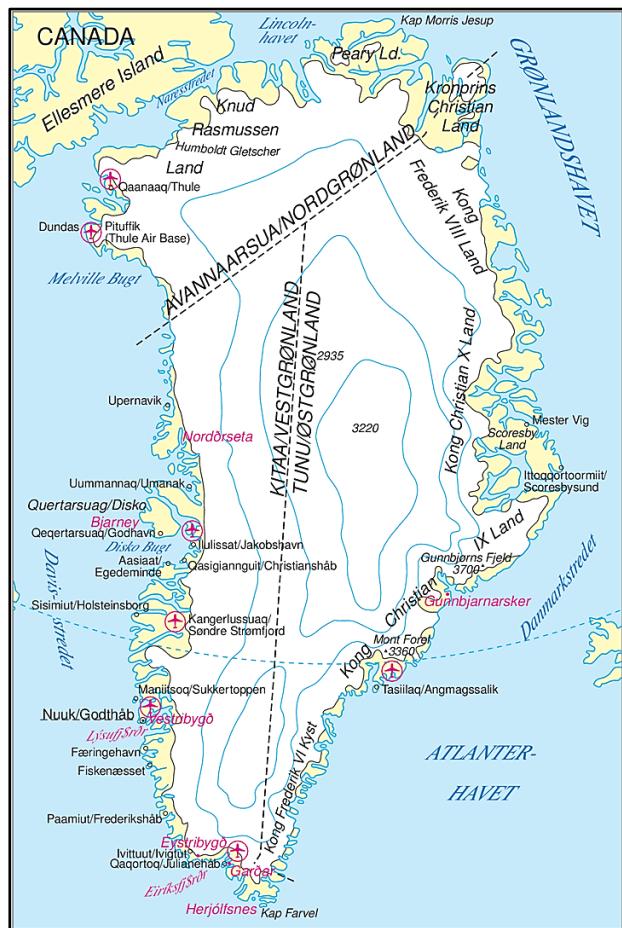
340800 km²

Innlandsisen 1833900 km²

Som man vet går der en strøm av drivis langs Østgrønlands kyster som gjør adkomsten vanskelig. Den søndre del av Østgrønland syd for Scoresbysund er temmelig verdiløs, da svære breer nesten overalt går ut i havet og det isfri område er av meget liten utstrekning. Det finnes særlig omkring eskimokolonien Angmagssalik. Den del av Østgrønland som har den største økonomiske interesse, strekker sig fra og med Scoresbysund til og med Danmarkshavn.

Her er det isfritt kystland på op til 300 km. bredde, og dette er meget viltkirt. På vestkysten er det en hel del danske kolonier, på øst-kysten er der en ved Angmags-salik og siden 1925 en eskimoisk bosætning ved Scoresbysund. – Det er imidlertid traktene nord for Scoresbysund fra denne fjord og henimot Danmarkshavn som er det område, hvor den dansk-norske interessekamp særlig koncentrerer sig.

Danmarks suverenitet over Grønland omfattet fra først av bare de oprindelige norske koloniområder på Vestgrønland. Ved ”kgl. plakat anbelangende farten på Grønland” av 26.



Kart frå Wikipedia

mars 1751 fastsettes koloniområdene på Vestgrønland til i almindelighet å strekke sig 15 geografiske mil på begge sider av hver anlagt koloni. Først ved kongelig anordning av 18. mars 1776 ble bekjentgjort at koloniområdet utgjorde en sammenhengende kyststrekning, nemlig fra ”den 60de grad nordlig bredde til den 73 grader nordlig bredde”. Dette område ble i 1905 utvidet mot nord til $74^{\circ} 30'$ nordlig bredde, det vil si til Melvillebukten.

Ved bekjentgjørelse av 10. oktober 1894 ble etablert et koloniområde på østkysten av Grønland ved Angmagssalik under $65^{\circ} 36'$ nordlig bredde og $37^{\circ} 30'$ vestlig lengde.

I skrivelse av 2. juli 1921 med-delte den her akkrediterte danske minister Utenriks-departementet efter pålegg av sin regjering, at det danske innenriksministerium 10. mai samme år hadde utferdiget en bekjentgjørelse, hvori det under henvisning til kgl. anordning av 18. mars 1776 bringes til almindelig kunnskap, at der fra

dansk side er oprettet handels-, misjons- og fangststasjoner såvel på vest som på østkysten av Grønland, således at hele landet heretter er inndradd under de danske kolonier og stasjoner og den danske styrelse av Grønland.

I svar på denne skrivelse har Utenriksdepartementet i skrivelsen av 2. november 1921 meddelt den danske minister, at den norske regjering ikke har anerkjent og ikke kan anerkjenne en utvidelse av dansk suverenitet over Grønland, som vil medføre en tilsvarende utvidelse av det danske monopol til fortengelse for den næringsvirksomhet, særlig fangst og fiske som nordmenn hittil ubestridt har utøvet i de pågjeldende deler av Grønland og grønlandske farvann.

Efter lange forhandlinger fikk vi så Østgrønlandsavtalen med tilhørende noteveksling mellom Norge og Danmark av 9. juli 1924. Den vedrører den del av Grønlands østkyst med tilstøtende farvann som strekker sig fra Lindenovfjorden ($60^{\circ} 27'$ n. br.) til nordøstrundingen (81° n. br.) med undtagelse av Angmagssalikdistriket.

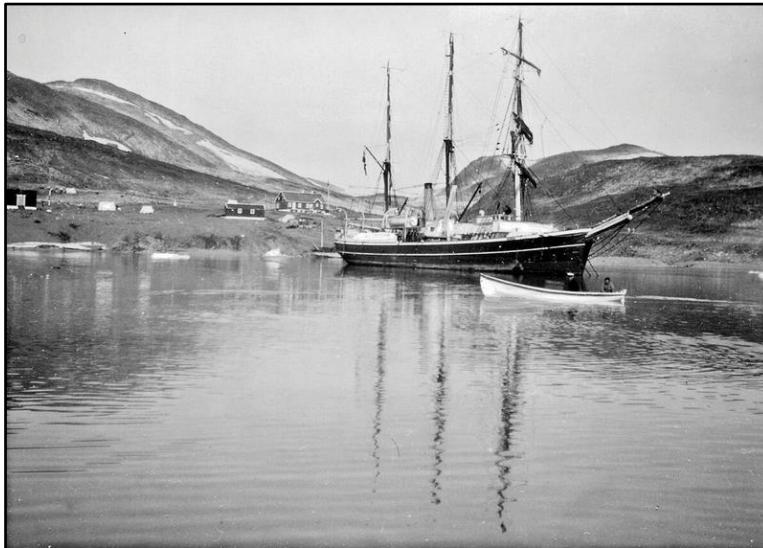
For nevnte område, som er ingenmannsland, gies der i avtalen nærmere bestemmelser med hensyn til utøvelse av jakt, fangst og fiske, besiddelsestagelse av land, oprettelse av stasjoner for værvarsling, telegraf og telefon, anlegg i videnskapelig eller humanitært øiemed.

I avtalen er inntatt et forbehold i anledning av eskimobosetingen i Scoresbysund.

Vi vil nu gjennemgå forholdene slik som de utviklet sig på selve Østgrønland i de senere år. Vi får først den danske virksomhet.

Av forskningsekspedisjoner har vi Danmarks-ekspedisjonen til Nordøst-Grønland 1906–1908 under ledelse av Mylius-Eriksen, og «Alabama»-ferden 1909–1912 under ledelse av Einar Mikkelsen.

I 1919 ble i Kjøbenhavn stiftet Østgrønlands Kompani, hvis formål var fangst på Østgrønland. Der fant overvintringer sted fra 1919–1924 med optil et snes mann.



Grønlandsskibet "Gustav Holm" ved Scoresby Sund 1930. Foto Sofie Petersen, University of Southern California. Libraries

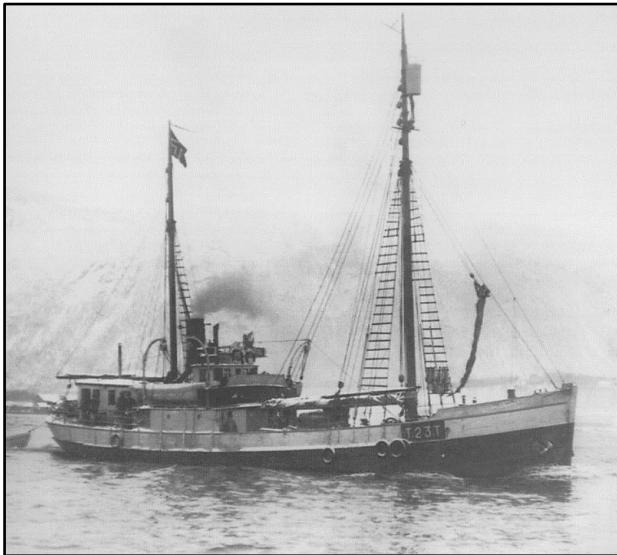
Foretagendet var totalt mislykket. Der ble forøkt 1000000 derav 600000 av statsmidler. Grunnen ta miserent var slett ledelse og anvendelsen av helt ukyndig og uvante fangstfolk. Selskapet gikk konkurs i 1924, og de hus det bygget, tilhører nu den danske stat.

I 1924 begynte danskerne å forberede overflyvningen av eskimoer til Scoresbysund, og i 1925 ble ca. 100 eskimoer landsatt her. Dette foretagende ser ut til å ha lykkes godt. Traktene er meget viltri og der er fra dansk side fremkommet opplysninger om, at det her kan leve minst like så mange eskimoer som i Angmagssalik, hvor der for tiden er en befolkning på 600 mennesker. Siden har hvert år monopolets fartøy «Gustav Holm» besøkt kolonien. Der er her bygget kirke, skole og en trådløs- og meteorologisk stasjon.

I 1926–1927 overvintret Lauge Koch i Scoresbysund og foretok en sledereise langs kysten helt op til Danmarkshavn.

I 1929 er Lauge Koch etter der oppe med en stor videnskapelig ekspedisjon. Den videnskapelige stab bestod av dansker og svensker.

Imidlertid har Danmark i 1926 gitt England og Frankrike mest begunstigelser på Østgrønland og engelske og franske videnskapelige ekspedisjoner har i de senere år arbeidet



«Isfjell» ex «Birkild».

deroppe. I 1925 har vi en fransk ekspedisjon under sydpolsforskeren dr. Charcot. Han kom igjen både i 1926 og 1928.

I 1926 arbeidet en engelsk ekspedisjon under ledelse av den kjente sydpolar- og Svalbardforsker Wordie. Wordie var deroppe også i 1929.

I 1929 ble stiftet et dansk fangstselskap Nanok for fangst på Østgrønland. I august samme år reiste en ekspedisjon bestående av 12 mann under ledelse av direktør Jennov med det i norske fangstfartøi «Birkild». – Hensikten var å komme helt op til Danmarkshavn, men ishindringer gjorde at ekspedisjonen måtte landsettes ved Germaniahavn like ved av den av de norske fangstfolk tilhørende Arktisk Næringsdrift.

For 1930 er planlagt en dansk marine-ekspedisjon til Østgrønland.

Den første norske overvintring på Østgrønland fant sted i 1893-94, da barken «Ino» av Kristiania overvintret ved Angmagssalik. Hensikten var å drive fangst samt handel med eskimoene.

I 1908 gikk ut en ekspedisjon fra Sunnmøre med motorkutteren «Floren» og 7 manns besetning. Ekspedisjonen hvis leder var Severin Gåsnes,

Liavåg, overvintret ved Wollaston Forland, hvor der ble bygget 2 hus.

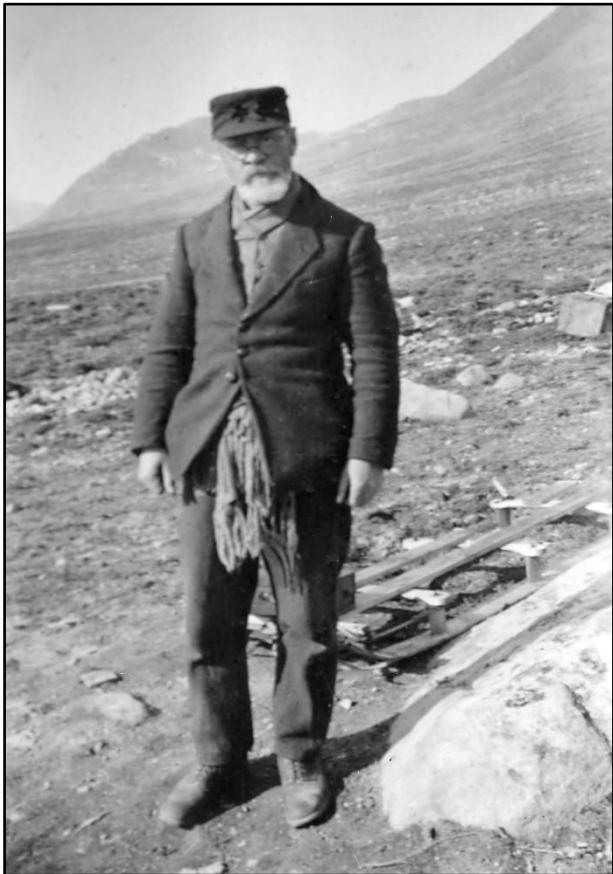
Den næste ekspedisjon utgikk også fra Sunnmøre og overvintret på samme sted som foregående fra 1909 til 1910. Fartøyet var motorkutter «7. Juni» og leder Vebjørn Landmark. Ekspedisjonen talte 6 mann. Der ble bygget 1 hus.

Så var der en stans i disse foretagender helt til 1922, da det ble utsendt en ekspedisjon under ledelse av Johan A. Olsen, som gikk over til Myggbukta med motorkutteren «Anni». Hensikten var å drive fangst. Geofysisk institutt i Tromsø understøttet ekspedisjonen og sendte med en trådløs telegraf og meteorologiske instrumenter. Der ble bygget 2 hus som nu tilhører den norske stat. Det lykkes å opnå trådløs forbindelse med Norge og der ble sendt regelmessige værtegrammer. Men da ekspedisjonen neste år skulle hjem til Norge, kom den fast i isen og fartøyet med hele besetningen ble borte.

I 1926 utgikk deretter en ekspedisjon fra Tromsø under ledelse av Nils Foldvik, assistent ved Det geofysiske Institutt der oppe. Ekspedisjonen drog avstod med leiet fartøi og bestod av 6 mann. De nyttet husene ved Myggbukta samt bygget dessuten 19 hus. De var utrustet med proviant og utrustning for 2 år og vendte hjem sommeren 1928. –

Sommeren 1927 ble av Peder Røbek, Åsestranda på Sunnmøre, utsendt en fangstekspedisjon med motorkutteren «Hird». Den bestod av 6 mann det første år og 5 mann det annet år og overvintret ved Claveringsfjorden og nordover til Kuhnøya. Der ble bygget 9 hus. Den var utrustet for 2 år og reiste hjem i 1929 med den vitenskapelige norske Grønlandsekspedisjons skib «Veslekari».

Våren 1928 utgikk en ny fangstekspedisjon fra Tromsø organisert av Finn Devold, tidligere styrer av de meteorologiske stasjoner på Jan Mayen, og Svalbard. Staten ydet denne ekspedisjon en støtte på 6000 kroner. Den er også utstyrt for 2 år og nyter husene ved



Artikkelforfattar Adolf Hoel på Nordaust-Grønland 1932. Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.

Myggbukta samt Foldvikekspedisjonens hus. Dette er den første direkte statsbevilgning til norske ekspedisjoner til Grønland.

Høsten 1928 tok jeg initiativet til dannelsen av et fangstselskap for Østgrønland. Tanken med dette var, at det skulle bygge en rekke nye hus og underlegge sig fangstfelter, og at det skulle søke å erhverve samtlige tidligere byggede norske hus på Østgrønland. Dette vilde medføre den fordel at man kunde drive fangsten langt mere rasjonelt enn når enkelte selskaper eller personer optrer hver for sig. Likeledes ville man sikre sig mot at husene, ble solgt eller avhendet til utlendinger. Der ble tegnet en aktiekapital på ca. 38000 kroner og selskapet fikk en statsstøtte på 14000 kroner likesom der ble optatt et lån på 20000, således at man hadde ialt til disposisjon ca. 75000 kroner.

Selskapet fikk navnet Arktisk Næringsdrift A.s. Ekspedisjonen kom til å bestå av 10 mann med utrustning og proviant for 2 år. Likeledes

medtok ekspedisjonen materialer til 40 hus. Den medfulgte den videnskapelige ekspedisjons skib «Veslekari». Den ble opdelt i to partier, et nordparti under ledelse av Arnulf Gisvold som ble satt i land ved Kap Herschel. Herfra skulle ekspedisjonen med motorbåter trenge videre nordover så langt som mulig. Sydpartiet – 6 mann – stod under ledelse av Halvard Devold, som før hadde deltatt i Foldviks ekspedisjon. Dets hus, utrustning og proviant ble ført island på en rekke steder mellom Myggbukta og Davysundet, altså ved Frans Josefs Fjord, Kong Oskars Fjord og Davysundet.

Staten bevilget også penger til en videnskapelig ekspedisjon til Østgrønland sommeren 1929. Dette er den første norske videnskapelige ekspedisjon til Grønland. Den stod under ledelse av bergingeniør Orvin og talte foruten lederen, som er geolog, 2 landmålere, 2 botanikere og en zoolog. Til næste sommer er det også foreslått en bevilgning til en videnskapeligekspedisjon til Østgrønland.

Det finnes nu ialt 80, norske hus på kysten fra Davysundet og nordover til Pendulumøya, en strekning på ca. 300 km. Husene er ikke så store og imponerende, men er hensiktsvarende for det formål, hvortil de er bygget. Avstanden mellom dem er 20-50 km. altså omtrent en dagsmarsj. Det er en slags kolonisasjon av Østgrønland, det første norske foretagende på Grønland etter grunnleggelsen av de norrøne bygder: Østerbygden og Vesterbygden.

Som kjent gjelder østgrønlandstraktaten i 20 år til 1944, men slik som forholdene har artet seg i de senere år og sådan som utviklingen kommer til å gå, tror jeg at situasjonen vil tilspisse sig slik, at suverenitetsspørsmålet vil fremtvinge sig til løsning lenge før den tid er utløpet, og da gjelder det for oss i ha våre saker i orden.

Vår stilling er nu takket være det som er gjort der oppe i de siste år meget god, og det er ingen tvil om at en stor strekning av den beste del av Østgrønland er tatt i faktisk besiddelse av våre folk. Hvis vi fortsetter det energiske arbeide som nu er tatt opp, har vi de aller beste utsikter til å



Myggbukta, frå overvintringa 1932-1934. Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.

opnå et for oss gunstig resultat ved avgjørelsen av suverenitetsspørsmålet.

Men har det nu sådan betydning å få suvereniteten over Østgrønland. I og for seg har Østgrønland for øieblikket naturligvis, ikke stor verdt. De trakter, hvor nordmennene har satt sig fast, er meget viktige. Der er masser av hvitrev og blårev samt dessuten hvitulv, røiskatt og isbjørn. Moskusokser, hare og ryper har bare betydning ved å skaffe dem som lever der, mat. Angående utbyttet av fangsten, kan jeg nevne at «Hird»-ekspedisjonen, som lå der fra 1927 til 1929, fanget vesentlig på et år, for ca. 60000 kroner. Det samme gjorde Finn Devolds ekspedisjon ved Myggbukta fra 1928-29. Der er ingen tvil om, at man på kyststrekningen fra Scoresbysund til Shannon kan fange i allfall for 200-300000 kroner pr. år. Hertil kommer at Østgrønland er et stort land som er meget ukjent i geologisk henseende, og det er ikke usannsynlig at man i et slikt land kan finne verdifulle erts- eller metallforekomster.

Men den sterkeste grunn for at vi må ha suvereniteten over Østgrønland er den, at

besiddelsen av dette land må sees i forbindelse med sektorprinsippet. Dette prinsipp går ut på, at en stat, som har landområder, der grenser til de arktiske egne, kan gjøre krav på suvereniteten over en sektor nordenfor sitt landområde. Sektoren begrenses i almindelighet av meridianen fra de østligste og vestligste punkter av landet. Riktig nok er ikke dette sektorprinsipp folkerettlig anerkjent, og vi nordmenn har grunn til å bekjempe det på det kraftigste, men man kan ikke se bort fra at både Storbritannia og Russland har, erklært sig som tilhengere av prinsippet.

Man kan heller ikke vite, hvilke rettigheter der kan bli tillagt det land, som har herredømme over en slik sektor. Prinsippet passer igrunnen ikke så værst for de fleste stater. Det er bare et land, som driver næringsvirksomhet i den største del av polarområdene, og det er Norge. De andre land som har interesser i polarområdene, er "polarstatene", men de har ingen interesse utenfor sin egen sektor. Den rådende tendens er i allfall ytterst farlig for oss. Det fremgår med all ønskelig tydelighet av det forslag, som er fremkommet i den tidligere

nevnte brosjyre av Lakhtine. Dette billede viser det kart som Lakhtine har tegnet. Han går ut fra, at Danmark har suvereniteten over Østgrønland og trekker grensen mellom den danske og norske sektor helt bort på 10° østlig lengde, som er vestgrensen for Svalbardområdet. Et slikt forslag vilde overhodet ikke være tenkelig, hvis Østgrønland hadde tilhørt Norge. Ennvidere vil han som før nevnt at polarstatene skal utstrekke sin suverenitet over hele sektoren, altså omfatte både landet, det isdekkede og isfrie hav

Vi nordmenn må i motsetning til sektorprinsippet hevde folkerettens bestemmelser om effektiv og varig besiddelsestagen, slik som advokat Gustav Smedal så kraftig har gjort i sin bok.

Hvad bør vi da gjøre for å hevde våre interesser på Østgrønland og Ishavet for øvrig?

Og hvordan ligger forholdene her i landet for en riktig forståelse av disse problemer. Mangler vi forståelsen vil vi heller ikke gjøre det som vil kreves av oss. Vi vil derfor først svare på det siste spørsmål.

Nordmennenes kjennskap til og forståelsen av våre ishavsinteresser

Ishavet med sine øyland ligger langt borte fra Norge, og det er likesom kjennskapet til og bevisstheten om betydningen av den næringsdrift, som foregår der oppe, ikke er trengt inn i nasjonens bevissthet, og det har vært til stor skade for vårt land. Jeg har gjort mig den møie å gjennomgå alle de lærebøker i geografi, som har vært brukt i våre folkeskoler, og høiere skoler fra 1814 og til nu for å se hvad man i disse kan finne om de arktiske strøk. Det viser den merkelige ting, at de eldste lærebøker fra 1814 av og utover til 1850-årene har gitt en langt bedre og riktigere fremstilling av forholdene enn de senere. Jeg kan f. eks. nevne Carl Stoud Platous: Kortfattet jordbeskrivelse for almueskolen, som utkom i 13 utgaver fra 1831 til midten av 1878, hvori står:

"Udenfor Europa eier de danske:

a. Vestkysten av det kolde Grønland i Nordamerika".

Ludvig Stoud Platou: Udtog af Geographien; kom også i en rekke utgaver. I 14. utgave, fra 1856, står om Grønland (under Amerika):

Grønland hvis sydlige og vestlige Kyster står under dansk Herredømmet. Men også i tiden mellom 1814 og 1870 årene behandlet de fleste lærebøker Grønland under Danmark og regnet det som en dansk besiddelse eller dansk koloni. Atter andre igjen uttrykker sig mindre klart, f. eks. L. Stou Platou: Haandbog i Geographie, 3. oplag, Christiania 1819, side 257 under Norge: "Det danske Overherredømme strækker sig imidlertid ikke længere end over Søkystene da Grønlenderne i det indre av Landet ei erkjenner samme."

Imidlertid utkom i 1851 J. Geelmuyden: "Lærebog i Geografi til Skolebrug", som betegnet en avgjort uheldigere behandling av de arktiske land enn den, som man kan finne i tidligere lærebøker i geografi. På side 341 behandles Svalbard under Russland, statholderskapet Arkangel. Her står det: "Russerne tilegner sig og Herredømmet over Spidsbergen, ett anden ubeboet Øgruppe i Nordishavet." Også Bjørnøya og i senere utgaver også Jan Mayen behandles under samme avsnitt. Side 478-479 behandles Grønland. Det står her: "De danske tilegnede sig hele Landet og Have på Syd- og Vestkysten nogle små Kolonier, der tilsammen telle omtrent 8000 Indbyggere."

Denne lærebok i geografi kom i 11 forskjellige utgaver, besørget av forskjellig forfattere, den siste i 1906. Helt optil 4. utgave i 1882 behandlet Spitsbergen, Bjørnøy og Jan Mayen under Russland og alle utgaver, helt til 1906 sier Grønland tilhører Danmark.

Tar vi for oss lærebøkene i geografi for folkeskolen og de høiere skoler samt skoleatlaser fra de aller siste år, viser det sig at samtlige lærebøker og samtlige atlaser som brukes i skolene, regner hele Grønland som dansk. En forandring inntraff først, da diskusjonen, om Østgrønland begynner i 1921. Den første lærebok, som sier noget annet, er

Hans Reusch: Kortfattet geografi, 16. utgave, Kristiania 1923, hvor det på side 26 står, at Danmark har besiddelser på Grønland. I 1924 samme år som vi fikk Østgrønlandsavtalen, er utkommet ialfall et par lærebøker, hvor det står, at Grønland er dansk, og de aller fleste lærebøker, som idag brukes i de norske skoler, sier det samme. I lærebøkene fra de aller siste år – 1927–1928 – bruke uttrykk som ”Eskimoene på Grønland står under dansk styre.” (Olav Schulstad: Geografi for folkeskolen, Oslo 1928). ”Vestkysten og en del av østkysten tilhører danskene.” (Einar Haffner: Geografi for middelskolen. 10. utgave, Kristiania 1924). Man kan således spore en bedring i de siste år, men ikke en lærebok nevner med et eneste ord, at Norge har interesserer på Grønland.

Ivar Refsdals skoleatlas, som er omrent enerådende i våre skoler, betegner Grønland som dansk. I 8. ut-gave, trykt 1922, side 3 står navnet Grønland tvers over landet. Under navnet står: (Dan.) I siste utgave – 9. – er (Dan.) flyttet og påført kartet utenfor Grønlands vestkyst. Den riktigste og tydeligste fremstilling av suvereniteten over Grønland finnes på et svensk veggkart over Europa, som visstnok nu innført i folkeskolen. På dette kart ser man hele østkysten av Grønland; den sydlige del av kysten er farvelagt med danske farver, derimot er hele Scoresbysund og de nordenfor liggende distrikter hvite. Dette er naturligvis gjort fordi spørsmålet om suvereniteten ikke er løst. Denne fremstilling i et svensk kartverk er naturligvis langt å foretrekke for den endring, som er gjort i Refsdals siste atlas.

Det er klart at denne lærebøkenes og skoleatlasesenes behandling av de arktiske land har vært til stor skade.

Den har bibragt hele nasjonens en vrangforestilling om forholdene i Ishavet. Man hører ofte uttalelse som disse: Hvorfor i all verden ligger vi og krangler med Danmark om Grønland, som jo er dansk. Det kan jo bare irritere danskene og fører aldri til noget. Om Østgrønland og Østgrønlandstraktaten har folk flest intet som helst begrep. Denne påvirkning

kan også tydelig spores i offentlige publikasjoner. Jeg kan nevne at før 1905 ble i det statistiske byrås årbok innførsel og utførsel til Svalbard behandlet under Russland – Havne ved Ishavet. Også menn som har styrt og stelt med disse ting i vårt land, har av disse lærebøkers fremstilling fått sitt syn preget.

Hva bør vi gjøre for å ivareta og utvide våre ishavsinteresser

For det første må vi holde oss klart for øie folkerettens regler om hvorledes land erhverves og kan tapes i de strøk, vi har interesser. Vi må med andre ord ha det teoretiske grunnlag for vår optreden utad i full orden. Derfor er det av den største betydning, at vi har fått advokat Smedals utmerkede utredninger om disse ting. For det annet må vi delta i så stor utstrekning som råd er i utforskningen av disse trakter.

Man kan si at de nasjonale forskningsekspedisjoner nu for tiden spiller en lignende rolle som tidligere tiders store opdagerferder. Når dette er tilfelle skyldes det ikke minst at deltagerne i sådanne forskningsferder får et førstehands kjennskap til det undersøkte lands naturforhold. Dette kjennskap blir igjen drivfjæren til at økonomiske foretagender settes i gang eller til at allerede igangværende bedrifter kan komme til å gi bedre resultater. Dette igjen av vesentlig betydning for spørsmålet om suverenitet over de herreløse områder. Kommer der opp diskusjoner i pressen eller tidsskrifter om økonomiske eller politiske spørsmål eller der optas forhandlinger mellom de interesserte lands regjeringer, vil de geografer og naturforskere som ha deltatt i videnskapelige ekspedisjoner være opinionens veiledere og regeringens støtte. Uten naturvidenskapsmenn i ryggen som kjenner det omstridte lands eller havs naturforhold like godt som motparten, vil et folk alltid ligge under diskusjonen eller ved forhandlingsbordet.

Vi nordmenn har mange betingelser for polarforskning fremfor andre folk. Det er uten tvil at polarforskning er et av de få områder, hvor vi nordmenn kan hevde oss i den



Reveskinn til tørk på Grønland. Foto Lauritz Storholz, fra Paul Storholz.

internasjonale videnskapelige kappestrid og at vårt folk mere enn noget annet er skikket for å løse de videnskapelige opgaver, som polartraktene byr. Vår innsats i polarforskningen viser dette klart. Våre store ekspedisjoner under Nansen, Sverdrup og Amundsen har vært banebrytende og står som klassiske færder i polarforskningens historie. De store ekspedisjoners tid er nu sannsynligvis forbi, ialfall i det nordpolare området, da man kjenner, i hvert fall de grove trekk, av dette områdets geografi og natur-forhold. Det man nu må drive er detalj forskning som danskene har drevet på Grønland, russerne i Sibiria og vi på Svalbard. Men har også her i landet vært på det rene med denne forsknings betydning, idet der er opprettet en statsinstitusjon, Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser, som skal ta sig av den slags arbeide. Jeg tror at man kan si at resultatet av vår detalj forskning står fullt på høide med det beste som er ydet på dette området.

Man kan oftere høre folk si: "Hvorfor skal vi drive med kartlegning og undersøkelser på Svalbard og på Grønland, når vi ikke engang kan skaffe penger til å kartlegge og undersøke vårt eget land." Disse folk er uten enhver forståelse

med hvad det her gjelder. Disse undersøkelser er et ledd i forsvaret for våre rettigheter og i arbeidet for anskaffe vårt land nye økonomiske muligheter.

Et kapitel for sig danner våre fangstmanns innsats i utforskningen av polartraktene. I de arktiske områder har våre selfangere og pelsfangere gjort store geografiske oppdagelser mellom Ensomhetsøya i øst og Grønland i vest. De har utforsket isforholdene i dette veldige havområdet og derved banet veien for de senere videnskapelige polarekspedisjoner. Vi skylder dem også viktige meteorologiske iakttagelser. På den sydlige halvkule har våre hvalfangere utført lignende arbeide.

Endelig skal nevnes at våre fangstfolk også har deltatt i og spilt en viktig rolle i fremmede lands polarekspedisjoner. Disse ekspedisjoner har i meget stor utstrekning nyttet norskbyggede skip og norsk utrustning, de har hatt med nordmenn som mannskap, isloser og førere av ekspedisjonsfartøiene. Dette er et kapitel i norsk polarforskning som enda ikke er skrevet, men som ikke desto mindre er av den aller største betydning.

Dessuten er det nødvendig at vi holder rede på våre økonomiske interesser i disse områder. Vi må kjenne nøiaktig til hvor våre fangstfolk ferdes, hvor de bygger hus og slår sig ned, hvor de fisker og hvor de fanger hval og sel. Vi må holde oss underrettet om hvor der finnes nyttige forekomster og hvor der drives grubedrift. Vi må føre nøiaktig statistikk over alle disse næringsveier, og vi må ha øinene oppe for hvor staten bør gripe inn med bestemmelser om fredning eller regulering av fangst og fiske, hvor det er nødvendig å kartlegge, lodde op, drive naturvidenskapelige undersøkelser, utbedre havner, anlegge fyrbelysning eller meteorologiske stasjoner.

All disse opplysninger, alle disse data må samles og opbevares slik at de i et givet øieblikk kan kastes inn i en pressediskusjon i en tidskriftartikkel, i en særskilt publikasjon eller i en protestnote eller under en forhandling med en fremmed makt. Vi kan ikke forsvere våre rettigheter eller vinne nytt land i polartraktene med våbenmakt. Det er bare på den måte som her skildret det kan skje. Det er lett nok å nevne eksempler som viser riktigheten av dette. Våre kommissærers uvidenhets om Finnmarkens topografi og historie kostet oss store landstrekninger i 1826. Når vi erhvervet suvereniteten over Svalbard og Jan Mayen skyldes det ikke minst at vi hadde våre papirer i orden og kunde fremlegge uomtvistelige beviser for rettferdigheten av våre krav. Når russerne kunde ta Frans Josefs Land, skyldes det mangel på påpasselighet og mangel på viden fra norsk side om norske foretaksomhet der oppe.

Det er ikke bare som polarforskere at vi nordmenn har større betingelser enn andre, men også for utnyttelsen av polartraktene har vårt folk egenskaper, som stiller dem i en klasse for seg. Fangst og fiske både i nord og syd drives nesten utelukkende av nordmenn, mest for norsk kapital og med norske skib, men også av norske besetninger på fremmede skib. Man skal heller ikke glemme at polartraktene er de eneste steder på jorden, hvor vi har anledning til å utvide våre

økonomiske interesser. Det er vårt naturlige ekspansjonsområde.

Men er nu de inntekter, som kommer fra Ishavet, av den størrelse og den betydning, at vi bør yde økonomiske ofre for å forsvare dem og utvide dem? Hertil må svares ubetinget ja.

Inntekten av vår arktiske næringsdrift andrar som vi har sett til noget sådant som 10-16 millioner kroner.

Dette kan kanskje ikke synne meget, men man skal huske par at erhvervsmuligheten i de nordlige deler av vårt land er få og små. Jeg vil her nevne nogen opplysninger i en artikkel i Finmarks Fremskritt i Vardø sitert Dagbladet nr. 276 for 24. november 1930:

”Fra en av de lister som er ut lagt i forretningene i Vardø for tegning av arbeidsløse noterer vi nogen talende tall.

Ca. 130 mann er opført på denne fortegnelse. Deres samlede fortjeneste i år utgjør ca. 65000 kroner. Disse 130 har en samlet forsørgeresplikt på 330 mennesker. Det betyr altså at av de 65000 kroner skal 460 mennesker leve, hvilket gir ca 143 kroner og femte øre pr. hode i et år eller 40 øre om dagen til å leve av.

Vi korser oss når vi leser om mishandling av kulier...”

Det er klart at under sådanne økonomiske forhold kan det ha meget farlige både økonomiske og politiske konsekvenser, hvis man mister en erhvervsmulighet av såpass betydning som fangsten. Befolkningen vil da lett kunne vende sine øine mot det land, som kan skaffe dem fangstmuligheter.

Den siste store interessekonflikten om polartraktene vil finne sted i de nærmest år. Hvis vi ikke nu er våkne og gjør det som gjøres må; vil vi i allfall i nordpolarmrådet enten bli stengt ute eller måtte friste leilendingers og husmenns kår der hvor vi burde være selvskrevne herrer.

Kunst, mat og handverksmesse i ishavsbygda Brandal

Den store julemessan

Av Ingvild Aursøy Måseide

Vikebladet/Vestposten

Folk valfarta til Brandal i helga for å få med seg den store julemessan.

Då Vikebladet Vestposten var innom messa laurdag ettermiddag stod det bilar over alt i ishavsbygda. Det var tydeleg at det var mange som ville ha med seg messa på Ishavsmuseet. I programmet for messa som var delt ut i postkassene stod det at det var heile 63 utstillarar denne gongen, noko som var ny rekord! Utstillarane fortalte at dei hadde møtt på folk frå både Vanylven og Ørsta på messa, så folk kom langvegsfarande for å få med seg dette.

Det var utstillarar over fire etasjar på Ishavsmuseet, inne på vernebygget til Aarvak og på uteområdet.

Her var mykje fint å kjøpe, anten ein ville handle til seg sjølv eller julegåver. Det var gåver som varma, gåver som glitra, gåver til å bli klokare av, gåver som smakte godt og gåver som kan få mottakar til å le, eller i alle fall trekkje på smilebandet. Fleire av utstillarane stilte på messe for første gong.

Opp i fjerdeetasjen stod mellom anna Sandra Pinza Alacid. Ho hadde måla nokre vakre måleri, som var overført på både smykke, kort og vesker.

Rita Borgundvåg hadde tatt turen frå Stadlandet for å delta på messa. Ho er kombinert kunstnar og kystgeit-bonde. Ho stilte mellom anna med nydelege keramikkfigurar og nokre artige kystfiskarar. Ho seier at det er naturen som inspirerer henne, og fiskarnaturen. Ho meiner fiskarane fortener å bli heidra, dei har gjort ein enorm innsats for å byggje opp kystsamfunnet.

På eit eige rom hadde Stiftelsen Live Åtte rigga seg til med fleire ulike produkt laga i Nepal. Alle inntektene går til prosjektet deira i Nepal. Her var det armband som born i Nepal har laga, lodne små sauer, flotte sjølv og mykje anna å få kjøpt.

Ute og i vernebygget kring ishavsskuta Aarvak var det mykje mat å få kjøpt. Det var fisk, syltetøy, bakst, ostar, kjøtprodukt og mykje anna.

Synnøve Ringstad var på plass med mykje godt. Ho hadde stått opp klokka fem om morgonen for å bake ferske aniskringler, og dei hadde gått unna alle som ein. Ho var også tom for sennepssaus, så den var populær. Ho hadde også potetlefse, potetflatbrød og kransekaker.



Synnøve Ringstad til venstre. Foto: Ingvild Aursøy Måseide



Rita Borgundvåg med kunst av keramikk og rekved. Foto: Ingvild Aursøy Måseide

Skyreisa startar med Tussa

Microsoft Azure opnar
nye moglegheiter for
digitalisering og innovasjon.

Bedrifter møter stadig nye utfordringar
knytt til sikkerheit, funksjonalitet,
kostnadskontroll og support.

Vi har solid kompetanse og erfaring
i å avdekke behov og foreslå dei beste
løysningane, enten det er i Azure, vårt
lokale datasenter eller ein kombinasjon.

tussa.no/ikt



Øyvind Lislevatn, Strategisk rådgjevar Tussa IKT



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
sølvi.rekkedal@sbm.no

