



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 1– 2024 26. årgang kr. 90,-

Leiar:

Av og til får vi spørsmål om det stadig er meir å skrive om kring ishavshistoria. Etter 100 utgåver av Isflaket, og ymse andre skrifter og bøker, er svaret på dette utvilsamt ja. Det finnest tallause historier der ute som framleis ikkje er skrivne ned. Dei var forsiktige med å fortelje for mykje dei som hadde dette som sitt levebrød. No er utfordringa at det minkar på førstehands informasjon som kan fortelje historiene.

Som redaktør for Isflaket er det ofte freistande og bruke meir stoff frå vårt etter kvart rikhaldige arkiv. Der er mange godbitar å sette på trykk, men eg prøvar å begrense dette så lenge vi har dyktige og interesserte skribentar som stadig grev seg ned i spanande historier og lagar artiklar til bladet. Samstundes må eg innrømme at det kan vere utfordrande å sette i hop fire utgåver i året utan å ta med for mykje frå arkivet, men desse arkivhistoriene er også ofte førstehands kunnskap skrive ned eller fortalt av dei som var med. Derfor er desse arkivhistoriene viktige bidrag å ha med i bladet.

Isflaket er stadig på jakt etter dei gode historiene frå både polarhistorie, men også relaterte emne. Du må berre ta kontakt om du sit på ei historie du vil dele med Isflaket sine knappe 800 lesarar. Interesse for historia vi formidlar er stadig aukane. Nye generasjonar kjem til som har hatt sine forfedre med på selfangst eller andre arktiske ekspedisjonar og dei vil gjerne høyre og lære meir om dette.

På våre nettsider ishavsmuseet.no ligg der ein skutekatalog med oversikt over kring 500 ishavsskuter. Ein katalog som på ingen måte er ferdig, men er under stadig oppdatering. I 2023 hadde denne katalogen over 100.000 treff. Eg vonar at mange kunne finne interessante opplysningar også der.

Gjennom dei mørke vintermånadane er det fullt opp med arkivarbeid, registrering og digitalisering som står i fokus på Ishavsmuseet. Eit arbeid som aldri vert ferdig, då samlingane stadig veks. For nokre få dagar sidan var vi i Ålesund å henta 315 polare og maritime bøker som Ishavsmuseet fekk i gåve frå Nordvest-

skipsfartshistorisk Selskap Ålesund. Ei fantastisk raus gåve som vil gå inn i museet sine boksamlingar med frå før av nærare 3000 bøker. Mykje andre gjenstandar og arkiv kjem også inn til museet i desse dagar, og i løpet av våren og tidleg sommar vil det verte opna fleire nye utstillingar på museet. Mellom anna vert nær heile fjerde etasje på museet ombygd for ei ny utstilling. Meir om dette i neste utgåve av Isflaket.

I denne utgåva vil du forhåpentlegvis også finne spanande artiklar. Magnus Sefland har levert fyldig og god artikkel om Nova Scotia-skonnertar som har hatt fart i arktiske farvatn. Johannes Alme har snakka med mellom andre Per Sævik om eit tragisk 50 års minne om «Lance II» katastrofen, 11. februar 1974 kallar skipper Oddvar Simonsen på «Lance II» opp Vardø Radio og fortel at dei har grunnstøyt på veg frå Vadsø til Båtsfjord.

I spalten frå arkivet har vi denne gang menta ein fyldig rapport frå «Veslekari»-ekspedisjonen i 1928, på leiting etter Roald Amundsen. I Spalten «Eit 100-års minne» er den dramatiske historia frå «Teddy» sitt forlis teke med. Mannskapet frå «Teddy» gjekk over isen og tok seg etter kvart til Angmagssalik der dei vart buande i nesten eit år før redninga kom. Frå boka «På Minnegrunn» av Sigmund Bøe, Ishavsmuseet 2003, har vi med ein artikkel om forsøksfangst i Weddelhavet.

Eg vonar du kan finne noko av interesse også i dette bladet.

God lesnad.

Brandal 15.02.2024

Webjørn Landmark
Redaktør

Isbjørnen

Hans Sætre fortalde om ein tur på ishavet. Han var i tynna, skuta låg fast i Kvitesjøen. Mannskapet var på isen og drog om bord skinn.



Dei hadde fangst liggande langt unna, og skuta kom ikkje fram til fangsten. Han sto der i tynna og heldt auge med mannskapet. Isen var litt utrygg, så han heldt kikerten fast på karane.

Det var 9 mann som kom i rad og rekke med kvar si drog med skinn. Så var det at han brått oppdaga ein isbjørn som kom luskande etter mannskapet. Avstanden var stor, så han fekk ikkje advart mannskapet.

Isbjørnen kom nærare og nærare. Så steig han med framlabbane på skinna til den bakaste av karane. Mannen snudde seg for å sjå kva som heldt igjen. Då stirra han bjørnen rett i augo.

Han var snar med å sleppe dragartaua å legge på sprang. Dei andre karane slepte også taua og fylde etter mannen som kom springande i ei rasande fart fram på sida med dei og gaula, og dei vart snart klar over kva for kamerat dei hadde fått.

Dei hadde ikkje med våpen, så her var det berre å kome seg langt unna. Men bjørnen var fornøgd med fangsten, så mannskapet slapp med skrekken. Bjørnen la seg til å ete på skinna. Frå skuta sende dei fram ein skyttar, han fekk livet av isbjørnen. Så i byte med nokre kvitungeskinn fekk dei eit flott isbjørnsskinn. Men den farta som karane fekk når dei oppdaga bjørnen, ja det kosa Sætre seg over 30 år seinare.

Avsiglar

Det var avsiglardag blant fleire av skutene i Brandal. Som vanleg var det stort oppmøte av vener, koner og born som skulle sjå sine trygt avstad. Avsegjarfestane kunne vare opp i ei veker tid, og enkelte synest det var greitt å sjå dei kurse ut Breisundet.

Men i trengselen bar det så uheldig til at kona til skipperen, som stod fremst på kaikanten, vart skubba på sjøen. Skipperen såg kva som bar til, bøygde seg over rekka og ropa:

-Trø sjøen Astrid, til dess ej fæ henta longtroda!

Innhald

Nova Scotia-skonnertar	side 4
«Lance II» katastrofen	side 13
På forsøksfangst i Weddelhavet	side 21
Ei korrigering	side 29
«Veslekari»- ekspedisjonen 1928	side 30
Natt på museet	side 53
Polarkveld på Ishavsmuseet	side 54
Eit 100-års minne	side 58
Imponert av Ishavsmuseet	side 62

ISFLAKET

Polarmagasinet 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: «Brandal» i Vesterisen 1976.

Foto Ragnar Thorseth

ISSN 1891-9480

Nova Scotia-skonnertar i fart i arktiske farvatn.

Av Magnus Sefland

Eit forsøk på definisjon av skonnert:

Forholdsvis små skrog i forhold til seglarealet. Nemninga skonnert seier lite om skrogforma (etter W. Claviez). Fartøytypen blir i hovudsak definert av riggen: To eller fleire master. Sneisegl: Segl på bommar, stag og liknande – alle segl i fartøyet si lengderetning, i motsetnad til råsegl, som står på tvers av lengderetninga. Ein variant av skonnert er skonnertskip: tre master med sneisegl på alle master – og i tillegg råsegl på fokkemasta. Døme: Polarskuta *Fram*.



Fram. Foto frå Wikimedia.

Mange av Nova scotia-skonnertane kom til Norge under første verdskrig. På den tid var det høgkonjunktur i norsk økonomi, med spekulasjon i stor stil. Dette var også den viktigaste bolken for bygging av ishavsskuter – ein del av dei på spekulasjon: bygging av fartøy – utan avtale med kjøpar. Dei fleste av desse var dampdrivne og med kutterfasong: loddrett baug og utoverhengande hekk.

Nova scotia-skonnertane skilde seg ut med ein annan fasong: lange og heller smale, med meir eller mindre avrunda baug og utoverhengande hekk.

Litt om treskipsbygging i New England-statane Massachusetts og Maine – og i Nova

Scotia på den kanadiske sida av grensa: Skonnerten vart utvikla på den nordamerikanske atlantehavskysten frå 1700-talet og utover. Det var grunn til typenemninga nova scotia-skonnert.

På kyststrekninga Boston - Newfoundland var fiskebankar. I kystområda på denne strekninga var det god tilgang på skog og trevirke. Det gav grunnlag for både fiskeri og skipsbygging. I skipslister og katalogar er namn som Essex (i Massachusetts), grannebyen Gloucester og Lunenburg i Nova Scotia nemnde som viktige stader for skipsbygging.

Gloucester og Essex er geografiske namn i Storbritannia. Med tida har desse namna, og mange andre europeiske namn, vorte stadnamn også i USA. Essex er namn på ein liten stad ved ein elveos i nærleiken av Gloucester i Massachusetts, like nord for Boston. Dei første europearane slo seg ned der på 1600-talet. Staden vart kjend som eit senter for treskipsbygging og vart eit leiande miljø for bygging av skonnertar. Det er grunn til å tru at der har vore ei rekkje meir eller mindre uavhengige skipsbyggeri – med, for oss, ukjende namn. Denne drifta heldt seg så lenge at den ebba ut først under andre verdskrig. Drifta heldt likevel fram med bygging av tradisjonsfartøy.

Vi har ikkje oversikt over dei mange skonnertrigga fartøya som vart bygde i det omtalte New England-distriktet. Her avgrensar vi oss til omtale av nokre fartøy som vart bygde i det aktuelle området i 1890-åra og rundt 1900 og som kom til Norge under første verdskrig. Sentral her var Bendik Mannes frå Karmøy. I jobbetida under første verdskrig skal han ha kjøpt 12 (!) slike skonnertar på spekulasjon. Dei vart selde vidare til ulike formål. Namn røper at somme av dei fekk tilhald andre stader i Rogaland ei viss tid: *Vaaland* og *Ullenhaug* (den seinare *Sælbarden*).

På få år vart dei omfunksjonerte til bruk i fangst og ekspedisjonar i isen eller til fiske arktiske farvatn. Som skonnertar var dei ikkje bygde for

å gå i is, slik det trongst ved selfangst. For slik fart måtte dei forsterkast.

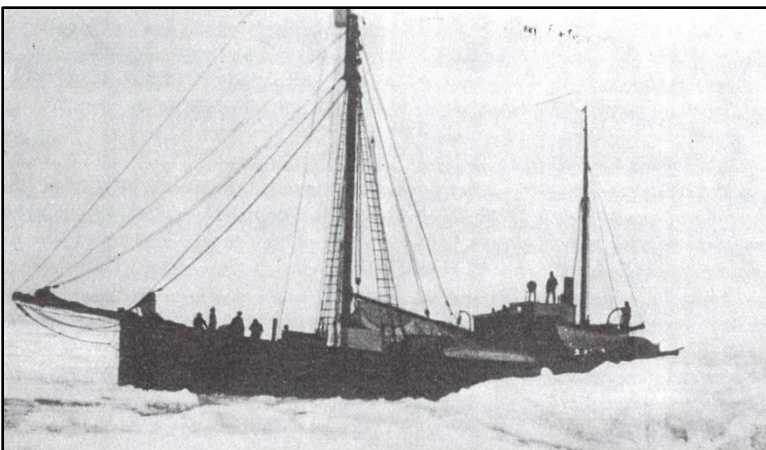
Med i denne gruppa var også to fartøy som skilde seg litt ut. *Effie M. Morrissey* vart aldri norsk. Men fartøyet fekk eit streif av tilknytning til Norge ved at fartøyet overtok etter *Veslekari* som ekspedisjonsfartøy for Louise Arner Boyd under andre verdskrig – og ved at fartøyet opererte i same farvatn, og med liknande oppgåver, som *Polaris* og *Polarbjørn* gjorde både før og under andre verdskrig.

Det andre fartøyet som skilde seg noko ut, var *M. & L. Coaster II (Minna)*. Denne vart bygd så seint som i 1937 og heldt det gåande til 1971.

Her er dei mest aktuelle fartøya rangert kronologisk etter byggjeår:

GOVERNOR RUSSELL (1892) / **FREDRIKKE** (1916) / **CONRAD HOLMBOE** (1923).

Bygd av tre av James & Farr i Essex og levert til tingar i Massachusetts i 1892 med namnet *Governor Russell*. Dimensjonar var ved levering 94 ft/127 brt, tonnasje ved seinare ombygging auka til 136 brt. Framdrifta var opphavleg truleg segl.



Conrad Holmboe

I 1916 vart fartøyet seld til ishavsskipper Jens Øien i Tromsø og fekk namnet *Fredrikke*. Øien fekk fartøyet ombygd for ishavsfart og fekk sett inn ein Bolinder på 120 hk. *Fredrikke* fekk etter 1920 fiskerimerket T 26 T.

Jens Øien ser ut til på den tid å ha hatt omfattande planer for ishavsdrift. Han tinga *Polarbjørn* (1919), skuta som seinare høyrde heime i Brandal, hos skipsbyggjar Nils Jakobsen i Narvik. Rundt 1920 snudde oppgangstidene til nedgang. Jakobsen vart sitjande med *Polarbjørn*, medan *Fredrikke* i 1922 vart seld – først til Geofysisk Institutt i Tromsø og så vidare til Conrad Holmboe i Tromsø i 1923, med *Conrad Holmboe* som nytt fartøynamn.

I 1922 sende Geofysisk Institutt ein ekspedisjon til Nordaust-Grønland for overvintring og oppretta ein meteorologisk radiostasjon der. Dette vart starten på radiostasjonen i Myggbukta. Ekspedisjonen segla bortover med fartøyet *Anni I*, med Johan A. Olsen som skipper. Etter eit år skulle *Anni I*-folka avløyasast. *Anni I* forlet Myggbukta i 1923 og forsvann på heimreisa med heile ekspedisjonen.

Ny overvintringsekspedisjon var på same tid på veg til Myggbukta med *Conrad Holmboe*, med John Næss som skipper og med forsyningar til både Jan Mayen og Myggbukta. Skuta lossa først forsyningar på Jan Mayen og gjekk deretter vidare mot Nordaust-Grønland. Ved Jacksonøya fekk *Conrad Holmboe* så mykje skade frå isen at skuta måtte snu og gå til Island. Der vart det konstatert blant anna at kjølen var knekt fleire stader. Skadane var så store at skuta vart kondemnert Isafjord.

EFFIE M. MORRISSEY (1894) / **ERNESTINA** (1946) / seinare **ERNESTINA-MORRISSEY**.

Bygd av tre ved John F. James & Washington Tarr, Essex, Massachusetts og levert til eigar og skipper Edward Morrissey i 1894. Fartøyet fekk namn etter dottera Effie M. Morrissey. Dimensjonar: 152 ft/120 brt. Framdrifta var truleg opphavleg segl. Fartøyet fiska frå Gloucester i Massachusetts i elleve år og fiska godt.

I 1925 vart Robert Bartlett frå Newfoundland ny eigar og skipper på *Effie M. Morrissey*. På same tid fekk fartøyet ein hjelpemotor, ein diesel på 65 hk. Men fartøyet var framleis i hovudsak eit



Effie M. Morrissey. Ford-Bartlett East Greenland Expedition 1930. Foto frå Wikipedia.

seglfartøy. Før det hadde Bartlett vore med på ei rekkje ekspedisjonar i Arktis, blant andre Robert Peary sin omdiskuterte framstøyt mot Nordpolen.

I om lag to tiår frå 1925 var *Effie M. Morrissey* og skipper Robert Bartlett på ei lang rekkje ekspedisjonar til Grønland og det arktiske Nord-Amerika. Oppgåvene var mange, innan oseanografi, hydrografi, geografi og meteorologi. Oppdragsgjevarane var universitet, museum, National Geographic Society, Explorers Club og det amerikanske militæret.

I 1931 var *Effie M. Morrissey* på ekspedisjonsoppdrag ved Nordaust-Grønland. Der gjekk fartøyet på grunn. *Polarbjørn* (1919), skipper Kristoffer Marø, var i same farvatna på liknande oppdrag for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser, med Adolf Hoel som ekspedisjonsleiar. *Polarbjørn* kom til og hjelpte til med å drage *Effie M. Morrissey* av grunna. *Polarbjørn* hadde med fleire journalistar i samband med flaggheisinga i Myggbukta og annekteringa av Eirik Raudes Land for Norge. Ein av journalistane karakteriserte *Effie M. Morrissey* som den ‘slanke, yachtliggende newfoundlands-dame’.

Tidleg under andre verdskrig var *Effie M. Morrissey* til Vest-Grønland på ekspedisjon for Louise Arner Boyd. Dette var på sett og vis eit framhald av ekspedisjonane som Boyd hadde gjennomført ved Aust-Grønland og i Norskehavet med DS *Veslekari*. Etter 1940, med krigen i gang, var ikkje *Veslekari* disponibel lenger. *Effie M. Morrissey* deltok også i synfaring og transport i samband med etablering av flyplassar og andre stasjonar i Ungavaområdet og i Frobisher Bay på Baffin Land under krigen. Dette var oppgåver som også dei norske ishavsskutene *Polaris* og *Polarbjørn* deltok i. (Desse skutene var stasjonerte i Canada og vart disponerte til krigsrelatert transport gjennom Nortraship).

Robert Bartlett døydde 1946. *Effie M. Morrissey* hamna etter det på Kapp Verde-øyane, med namnet *Ernestina*. Etter ei årrekke med allsidige oppgåver i mildare strøk, vart fartøyet gitt tilbake til USA som gåve og verna som kulturminne med namnet *Ernestina-Morrissey*.



Ernestina-Morrissey i mai 2023. Foto frå nettstaden <http://www.ernestina.org/>

LUCINDA LOWELL (1900) / **TAAKEHEIMEN** (1917).

Bygd av tre ved ukjend verkstad i Essex i Massachusetts i 1899/1900. Levert som *Lucinda Lowell* til ukjend eigar. Lengd var 90 ft, etter ombygging var dimensjonane auka til 100 ft/119 brt. Framdrifta var opphavleg truleg segl.



Taakeheimen på slipp. Foto frå Tore Topp

Fartøyet vart i 1917 seld til Schjelderup-reiarlaget på Skånland i Bodin og fekk namnet *Taakeheimen*. Ved innføringa av merkelova for fiskefartøy i 1920 fekk *Taakeheimen* fiskeri-registreringa N 30 BN.

Schjelderup fekk skuta ombygd og utrusta for selfangst ved Bodø skipsverft i 1917. Då vart det montert ein Avance-motor på 92 hk. Skuta var første gong i isen (Vestisen) i 1917, med Ludolf Schjelderup som skipper og eit mannskap på 14 mann.

1917 vart det verste ulykkesåret i selfangsthistoria. I Vestisen kom sju skuter med til saman 84 mann nesten sporlaust vekk i orkan. Schjelderup-reiarlaget hadde skutene *Johanna Schjelderup* og *Taakeheimen* på feltet det året. *Johanna Schjelderup* var langt sørvest og unngjekk det verste uveret. *Taakeheimen* hadde før utseglinga både tekniske vanskar og kluss med forsikringa. Derfor kom skuta så seint av garde at ho unngjekk orkanen.

Ein merknad til namnet *Taakeheimen*: Fartøy har ofte fått namn med positivt innhald: *Fram*,

Von, *Draumen*, *Solbris*; *Nordlys* osv. – Somme vil kanskje meine at namnet *Taakeheimen* har eit heller dystert innhald. Etter å ha vorte stoppa av eit sovjetisk oppsynsfartøy i Kvitsjøen, fekk *Taakeheimen* ordre om å gå til Arkhangelsk. Då gjorde ikkje skuta skam på namnet sitt: ho stakk seg vekk i skodda og segla ut av sovjetisk farvatn.

Skipper var Ludolf Schjelderup i åra 1917-23. Han overtok som skipper på DS *Quest* etter at reiarlaget kjøpte den skuta etter Ernest Shackletons død i 1922. Andre skipperar på skuta var Hans Olsen, Isak Winje og Ingvar Johannessén ('Snusen'). *Taakeheimen* forliste under fangst i Danmarkstretet i 1926. Mannskapet frå vart tatt opp av *Staal* og brakt til Reykjavik.

MATCHLESS (1902) / **VAALAND** (1919). Bygd av tre ved ukjend verkstad i Essex, Massachusetts. Levert til ukjend eigar i 1902. (Om dette fartøyet heiter det ein stad at det vart bygd i Essex, UK. Truleg ei forveksling av Essex i Massachusetts og det engelske landskapet Essex). Lengd var 94,3 ft. Fartøyet skal ha hatt stor seglføring. På eitt eller anna



«Vaaland». Foto henta frå nettstaden minnehallen.no

tidspunkt skal fartøyet fått montert ein Watermann bensinmotor på 40 hk til framdriftshjelp.

Fartøyet har truleg kome til Norge i 1917, innkjøpt av AS Vesterhav Fiskeriselskab i Stavanger. Ved det høvet fekk fartøyet namnet *Vaaland*. I 1919 overtok Thorvald Brox i Tromsøysund fartøyet. Ved innføring av merkelova i 1920 fekk skuta fiskerimerket T 1 TD.

På eitt eller anna tidspunkt vart fartøyet ombygd for ishavsfangst. Det var truleg etter det fartøyet vart målt til 103 ft/106 brt. Det var truleg ved same høvet skuta fekk montert ein Avance på 130 hk.

I tillegg til vanleg ishavsdrift og fiske var *Vaaland* i åra 1925 og 1926 bortleigd til ein tysk filmekspedisjon. Ekspedisjonane besøkte Sørøst-Grønland (Ammassalik) og Spitsbergen og Kvitøya på Svalbard.

1939 var eit år då orkan herja med overseglingane til selfangstfelt. På veg til Newfoundland forliste tre skuter, ei av dei – *Nyken* – med heile mannskapet. Også på overseglinga til Vestisen same året gjekk fleire skuter tapt: *Vesterhavet* og *Heimland I*. Begge mannskap vart berga. To andre skuter – *Polar* og *Vikfeld* – forsvann med mannskap utan spor. I same uveret var også *Vaaland* ille ute. Ein kraftig brotsjø la skuta i 90 grader slagside. Det vart sagt at då ho retta seg opp, rann det sjø ut av utkikstønna i mastetoppen.

Under andre verdskrig ville ikkje hurtigruteselskapa segle med sine ordinære hurtigruteskip nord for Tromsø, på grunn av krigsrisiko. Dei hadde tidleg under krigen mist fleire skip, med mange omkomne. Derfor vart det etablert ei erstatningsrute med mindre fartøy, blant dei ein del ishavsskuter, på strekninga frå Tromsø til Vadsø.

I november 1941 gjekk *Vaaland* inn i denne ruta, med Hans Brox som skipper. *Vaaland* var sertifisert for 20 passasjerar. Tenesta i ruta skulle ikkje bli langvarig. Allereie i slutten av januar 1942 vart *Vaaland* skoten i senk av ein sovjetisk ubåt ved Kjølnes på finnmarskysten. Ein person, matros og romann Karl Teodor Karlsen, vart drept momentant. Passasjerane og resten av mannskapet kom seg i livbåt og berga seg inn til finnmarskysten. Ubåten skaut skade på *Vaaland*, slik at fartøyet gjekk ned på fem minutt.

Ved forliset hadde *Vaaland* med ei kiste med 3,7 millionar kroner. Summen seiast å tilsvare om lag 100 millionar kroner i 2000. Kista var innelåst under dekk og gjekk tapt ved forliset. Pengane skulle til Norges Bank si avdeling i Vardø. Norges Bank inviterte Norsk Bjergingskompani til å levere tilbod på heving av skuta og pengekista. Selskapet takka nei. På 40 meters djup ville berging rett nok la seg gjere. Men bergingsselskapet fann krigsrisikoen for høg. Mange tiår seinare, med tilgang til moderne teknologi, har vraket vorte lokalisert og fotografert. Berre dei mest bestandige delane av skroget i form av spant kunne gjenkjennast. Pengekista var ikkje å sjå, mest truleg nedaura i sand på havbotnen.

FAUSTINA (1902).

Bygd av tre ved ukjend verkstad i Gloucester, Massachusetts, og levert til ukjend tingar i 1902. Lengd var 98,9 ft. Framdrifta var truleg opphavleg segl. (Om dette fartøyet heiter det ein stad – kanskje feilaktig – at det vart bygd i Canada, ein annan stad bygd i England. Ei viss forvirring med omsyn til byggjestad kan truleg forklarast ved at like geografiske namn finst i både Storbritannia og USA/Canada).

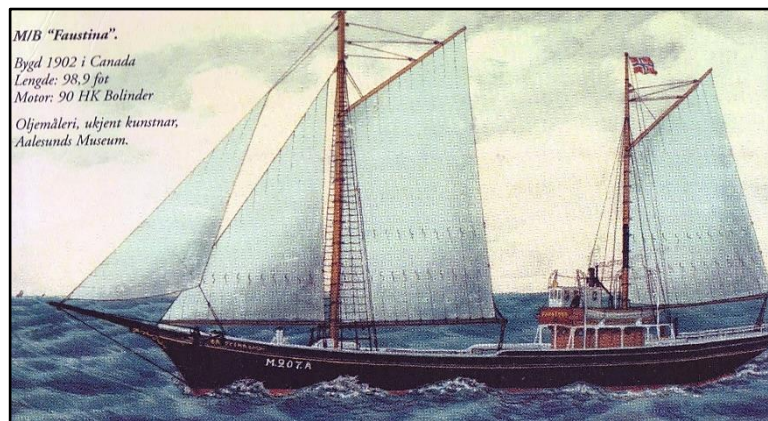
På eitt eller anna tidspunkt – truleg under første verdskrig - kom *Faustina* i eige hos Elias Blindheim med fleire i Ålesund. Elias Blindheim ætta frå Vigra.

I 1919 fekk fartøyet innsett ein Bolinder på 90 hk. Ved innføring av merkelova i 1920 fekk *Faustina* merket M 207 A.

I 1923 var DS *Veslekari*, skipper Johan P. K. Olsen, på kvalfangst ved Vest-Grønland. Under fiske til eiga proviantering oppdaga mannskapet store mengder torsk og kveite i farvatnet. Grønland var på den tid eit 'lukka land': Framande fartøy fekk tilgjenge til grønlandskysten berre for å fylle ferskvatn og i naudssituasjonar. Ved eit slikt høve vart *Veslekari* skulda for å ha levert kvalkjøt til inuittar. Skuta vart tatt i arrest av det danske inspeksjonsfartøyet *Islands Falk* og klaga for ulovleg kontakt med inuittar.

Komen heim med *Veslekari*, heldt Olsen eit foredrag i Aalesunds Skipperforening om fiskeførekommstane ved Vest-Grønland. Dette gjorde at Elias Blindheim sende *Faustina*, med sonen Peder Blindheim som skipper og Edvard Gjeverä som bestmann, til fiske ved Vest-Grønland i 1924. Den norske regjeringa hadde klarert turen som prøvefiske og gitt *Faustina* ein garanti på 10 000 kroner. Fire andre fiskebåtar frå Sunnmøre følgde kort tid seinare: *Ameta*, skipper Sverre Foss, og *Stormfuglen*, skipper Elias Sperre. Begge fartøya utrusta av foretaket Baldersheim & Co. I tillegg *Aspø* og *Rosholmen*. Sverre Foss hadde vore styrmann på *Veslekari* i 1923.

Faustina bunkra og provianterte på Færøyane. Der kom også to færøyske fiskarar om bord. *Faustina* fiska på bankane mellom 63 og 67 grader nord – linefiske etter torsk og kveite. *Faustina* fiska godt. Men før heimreisa måtte *Faustina* inn til grønlandskysten for ein mindre reparasjon og for å fylle ferskvatn. Etter danske reglar var det ikkje tillate å segle inn om grensa på tre nautiske mil frå kysten. Vaktskipet *Islands Falk* var på plass og tok *Faustina* i arrest for forhøyr. Etter 17 døgn slapp skuta fri og kom



«Faustina». Foto av måleri i samlingane til Ålesunds Museum.

heim med 75 - 80 tonn saltfisk og 200 tønner med kveite.

I 1925 var eit førtital norske fartøy, blant dei *Faustina*, på vestgrønlandsfeltet på fiske, med samla mannskap opp mot 1000 mann. Paul Lillenes var der på kvalfangst med DS *Hvalbarden* – og opplevde det same som Johan Olsen og *Veslekari* og Peder Blindheim og *Faustina* hadde opplevd tidlegare – å bli oppbrakt av *Islands Falk* og skulda for grensekrenking.

Episodane med norske fiske- og fangstfartøy var truleg medverkande til at fiskerihamna Færingehavn vart oppretta for færøyske fiskarar ca 35 km sør for Nuuk i 1926. Frå 1937 vart Færingehavn opna for andre land sine fiskarar, blant andre norske. Færingehavn var stasjon for norske fiskarar gjennom fleire tiår.

I 1925 var Johan Olsen på vestgrønlandsfeltet på fiske med *Polarbjørn* (1919). Frå og med 1927 kom moderskip på feltet, blant andre *Helder*, *Thorland*, *Korsvik* og fleire. Dette var skip på fleire tusen tonn som fiska frå ei rekkje medbrakte motordoryar. Desse fartøya hadde i stor grad britisk kapital i ryggen. Eigar av *Helder* var Helleyer Bros Ltd i Hull, og fartøyet segla under britisk flagg. *Helder* vart disponert av Engvald Baldersheim i Bergen. *Thorland* vart disponert av kvalfangstselskapet Thor Dahl i Sandefjord.

Moderskipsperioden i dette fisket dabba av etter ca ti år. Fisket hadde vore så omfattande at det

kunne merkast på fiskebestanden. Tidleg på 1930-talet forsøkte foretaket AS Storegga i Ålesund seg med to store havfiskefartøy *Nyegg* og *Brategg*. Det gjekk ikkje så bra økonomisk. Men den sistnemnde – *Brategg* – kom seinare til å setje spor etter seg under namna *Jopeter* og *Polarbjørn*.

Faustina, som var med på å starte dette fisket, var på feltet ved Vest-Grønland i 1926. Skuta fiska først litt ved Island og gjekk deretter til Vest-Grønland. Fangsten vart seld på Island, i Aberdeen og i Ålesund. *Faustina* var til Vest-Grønland også i 1927. Skuta enda sine dagar ved Island i 1935. Der vart ho pårend under fiske og sokk.

ASPINET (1906) / **ULLENHAUG** (1916) / **ASPINET** (1919) / **SÆLBARDEN** (1928). Bygd av tre ved D. Storeys verkstad i Essex, Massachusetts, og levert til ukjend tingar under namnet *Aspinet* i 1906. Framdrift var frå starten av mest truleg segl.

Eit vendepunkt i fartøyhistorikken kom rundt 1916-17. I 1916 fekk fartøyet ein Nelseco-motor på 120 hk. Same året vart fartøyet seld til Claus Høie i Stavanger. Fartøyet fekk i Norge namnet *Ullenhaug* og vart målt til 102 ft/124 brt.

Dei neste par åra skifte fartøyet både eigar og namn: I 1918 vart A/S Vesterhav Fiskeriselskab i Stavanger ny eigar. (Dette selskapet hadde om lag på same tid hand om *Vaaland*, før det fartøyet vart seld til Thorvald Brox i Tromsøysund). I 1919 overtok partreiarlaget Strand og Kristoffersen i Kristiansund *Ullenhaug* og gav skuta tilbake det tidlegare namnet *Aspinet*. Etter merkelova i 1920 fekk skuta fiskerimerket M 78 K.

I 1927 gjekk dampkutter *Sælbarden* (1917) tapt under selfangst i Kvitsjøen. AS *Sælbarden* (Paul Lillenes og Enok Svendsen) kjøpte *Aspinet* som erstatning for den forliste skuta og gav nyinnkjøpet same namn: *Sælbarden*. Som herøyskute fekk fartøyet fiskerimerket M 255 HØ.



«Sælbarden» i tida som Herøyskute. Foto Peder Åkre frå Anny Bjørke, Ishavsmuseets arkiv.

Ved overtakinga vart skuta noko ombygd og fekk sett inn ein Bolinder på 160 hk.

Som ishavsskute hadde *Sælbarden* ei noko særeiga skrogform. Skuta hadde eit langt forskip og var på det breiaste lenger akter. Dette skapet gav skuta tilnamnet 'Mandolinen'. Dessutan: Med ei lengd på over 100 fot skal lengda på kjølen ha vore berre 46 fot. Under slippsetting skal verkstadfolk ha frykta at skuta kunne tippe forover.

I dei følgjande åra samarbeidde *Sælbarden* med eit par andre herøyskuter om fangst av levande moskus på Nordaust-Grønland for sal til europeiske dyrehagar. I påvente av sal vidare hadde dei dyr gåande på holmar i Herøy.

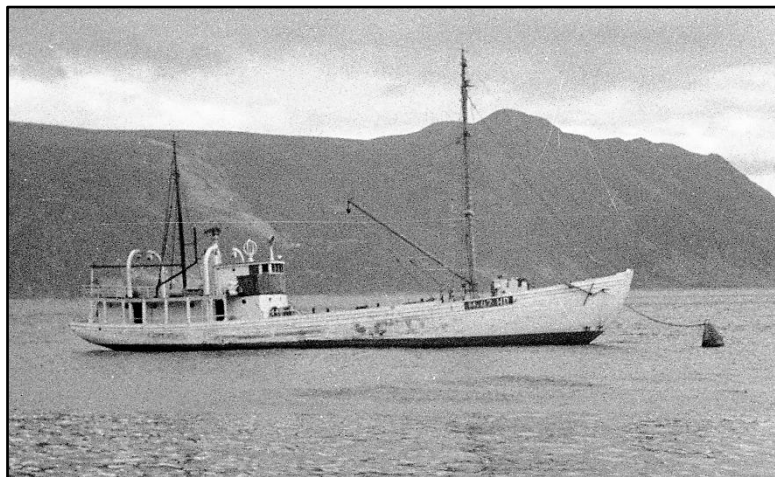
Rundt 1930 hadde Osvald Lillenes hand om skuta ei kortare tid. I den tida var *Sælbarden* på selfangst i Kvitsjøen og kom i klammeri med sovjetiske oppsynsskip i spørsmål om fangst innanfor konsesjonslinja.

Sælfangst og Havfiske i Ålesund overtok *Sælbarden* i 1932, då med fiskerimerket M 140 A. Dette var ei tid med minkande selbestand og meir pågåande sovjetisk handheving av konsesjongrensa. *Sælbarden* var ut over 1930-talet blant dei skutene som pendla fram og tilbake mellom Vestisen og Kvitsjøen for å finne fangst. I 1934 vart *Sælbarden* leigd av Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser og Arktisk Næringsdrift AS til den årlege avløysings- og forsyningsekspedisjonen til Nordaust-Grønland. Skipper på den turen var Peder Andresen.

Sælbarden forliste under selfangst i Kvitsjøen i 1937. Mannskapet vart tatt opp av andre skuter.

M. & L. COASTER II (1937) / **MINNA** (1943). Bygd av tre ved Smith & Rhuland i Lunenburg, Nova Scotia, og levert til tingar i 1937 med namnet *M. & L. Coaster II*. Dimensjonane var 96 ft/132 brt. Framdrifta var ein Fairbanks-Morse-motor på 150 hk.

Fartøyet kom i norsk eige i 1943 med namnet *Minna*. Karl Karlsen og Bernt Marø hadde mist ishavsskuta *Arktos* ved grunnstøyting ved Newfoundland i 1940. Dei to kjøpte det kanadiske fartøyet som erstatning for den tapte skuta. Dei hadde *Minna* i fraktfart til krigen



«Minna» i bøya ved Brandal. Foto frå Arne Ringstad.

slutta i 1945. Då kom dei heim til Sunnmøre med ei last mjøl – og med fleire herda ishavsveteranar som hadde tilbrakt alle krigsåra i Nord-Amerika.

I 1947 vart *Minna* overført til ishavsreiar Martin Karlsen i Brandal. Skuta fekk fiskerimerket M 47 HD. På 1950-talet var *Minna* med på fiske etter vintersild, med Ingolf Røren som skipper og Sverre Moldskred som notbas.

Første tida etter krigen var *Minna* brukt i transportteneste i samband med gjenreisninga i det nedbrende Finnmark og Nord-Troms.

Ingolf Røren var fast skipper på *Minna* i åra 1946-62. Somrane i det meste av den bolken var skuta i nærmast fast teneste for Norsk Polarinstitut på Svalbard og ved Jan Mayen. I så stor grad at både Røren og *Minna* har vorte geografiske namn på Svalbard: 'Minnaodden' og 'Rørenbukta'.

I 1951 fekk *Minna* ny motor, ein Crossley. Den motoren var det ein del problem med, og året etter vart det sett inn ein ny Crossley.

I 1960 var *Minna* gjennom ei omfattande oppgradering, med ishud og baugklavar, utstyrt for selfangst. Fram til då hadde *Minna* segla i sommarfart på Svalbard i halvtanna tiår, sjølv om skuta ikkje var isforsterka på linje med ishavsskutene. Etter oppgraderinga vart skuta overført til Karlsen Shipping Ltd. i Halifax. Der vart *Minna* sett inn i oljeleiting, skjellskraping,



«Minna». Foto frå Trygve Hellesøy

småkvalfangst og selfangst. Med det var skuta tilbake hos ein av dei første norske eigarane: Karl Karlsen.

Ingolf Røren gjorde teneste som skipper eit par år etter at *Minna* var ført tilbake til Karlsen i Halifax. Etter Røren var det framleis nordmenn som var skipperar på *Minna*, blant andre Laurits M. Brandal og Per Lyngvær frå Aukra.

I 1971 var *Minna* på ekspedisjon til Vest-Grønland, med Per Lyngvær som skipper. Skuta var ikkje så langt unna fiskerihamna Færingehavn då det oppstod brann i maskinrommet. Skuta vart så brannskadd at ho måtte kondemnerast. Vraket av den brannskadde skuta vart liggande i fjøra ikkje langt frå Færingehavn, uvisst kor lenge.

REFERANSAR:

Informantar: Alester Hansen; Kjell-G. Kjær; Ole-Chr. Røren; Tore W. Topp.

Litteratur:

Barr, S. 2003. *Norway – A Consistent Polar Nation?* Oslo. Kolofon AS.

Blom, I. 1973. *Kampen om Eirik Raudes land. Pressgruppetpolitikk i grønlandsspørsmålet 1921-1931.* Doktorgradsavhandling frå 1971. Bergen.

Claviez, W. 1990. *Sjøfartsleksikon – en maritim håndbok.* Oslo. Teknisk Forlag.

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

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

Farstad, A. 2002. '»Faustina»-ekspedisjonen 1924. Første fiskebåt til Vest-Grønland'. Bergen. Farstad Media.

Hjelle, B. O. 2010. *Fiskebåtar frå Borgund, Sula og Ålesund 1920-2010.* Valderøy. Bjørn Owe Hjelle. (Utdrag frå boka på nettet).

Isachsen, G. og Isachsen, F. *Norske fangstmenns og fiskeres ferder til Grønland 1922-1931.* Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser. Meddelelse nr 18.

Jacobsen, A. R. 2019. *Farlig Farvann. Hurtigruten i nord 1940-45.* Oslo. Alf R. Jacobsen og Vega Forlag AS.

Mikkelsen, P. S. 2001. *Nordøstgrønland 1908-60. Fangstmandsperioden.* Peter Schmidt Mikkelsen & Aschehoug.

Norwegian Polar Institute. 2003. *The Place Names of Svalbard.* Tromsø.

Ottesen, J. 2001. *Ishavsskuter III.* Ulsteinvik. Fotoarkivet.

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

Topp, T. W. 2023. *Schjelderup Sælfangstrederi. En historie om risiko og pågangsmot.* Hamar. Polarekspedisjoner AS.

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

Nettet:

Fiskeridirektøren: 'Register over merkepliktige norske fiskefarkoster'. Ei rekkje årgangar. Ishavsmuseet Aarvak. Skute katalog.

Krigsseilerregisteret.

Minnehallen.no

Wikipedia: 'Effie M. Morrissey'.

Den mest skjelsettande opplevinga i eit langt liv.

På mirakuløst vis bergar to menn livet. Elleve andre omkjem i det iskalde frodande havet.

50 år sidan «Lance II» katastrofen.

Av Johannes Bjarne Alme

Klokka 05:12 om morgonen måndag 11. februar 1974 kallar skipper Oddvar Simonsen på «Lance II» opp Vardø Radio og fortel at dei har grunnstøytt på veg frå Vadsø til Båtsfjord, i nærleiken av Makkaur. Han ber om at fartøy i nærleiken kjem til unnsetning.

Fleire snurparar set kursen i mot den litt unøyaktige posisjonen, mellom andre «Salarøy» frå Tromsø og «Artus» frå Herøy på Sunnmøre, samt redningsskøyta «Hjalmar Bjørge» som er stasjonert i Vardø.

Om bord «Lance II» har heile mannskapet med unntak av ein mann samla seg i styrehuset. Skuta har allereie fått hard medfart, hovudmotoren har stoppa, og det er berre naudlysa på batteri som fungera. Skuta kastar valdsamt på seg. Maskinassistent Roald Martinsen, fekk med at botnen på skuta nærast vart riven vekk under hovudmotoren då han kika ned i maskinrommet.

Ti minutt etter, er skipperen på ny i radioen og poengterer at her står det om liv. Bas Gudmund Skogvik sender opp fleire naudrakettar, som får båtane som kjem i mot på rett kurse rett. «Salarøy» slår då fast at «Lance II» ligg 7-8 nautiske mil (kvartmil) sør for Makkaur, ved Syltefjordstaurane.

Vinterloddefisket: Etter at det tradisjonelle vintersildfisket på Møre tok slutt sist på 60-talet, vart vinterloddefisket berginga for snurparane. Det var store kvanta med lodde som vart fiska, og sildoljefabrikkane heilt sør til Rogaland heldt hjula i gang med å male opp lodde. Det vart fiska



«Lance II», foto Yksnøy. Ishavsmuseet



Norgeskart, merka om lag der «Lance II» trefte land.

både med snurpenot og trål etter lodda den gongen.

«**Lance II**»: Kombinert ishavsskute og snurpar, bygd på Kaarbø i Harstad i 1966, forlenga i 1969. Sidan den var bygd som selfangar, var det ein sterkbygd båt. I 1974 hadde skuta desse måla: LOA 45,5 m, L_{PP} 40,14 m, B_{SPANT} 8,10 m, D_{RISS} 4,51 m. Motoren var ein MaK PÅ 1500 HK. Lastekapasiteten var knappa 4800 hl. Eigd av Enok Martinsen.

«**Artus**»: Bygd som kvalbåten D/S «Pol XV» i 1951. Seinare ombygd til linebåt med namnet «Severin Roald». Kjøpt til Herøy, bygd om til snurpar og fekk namnet «Artus» i 1971/72. Hadde då måla Lengde: 52,33m, Bredde: 9,05m og Djuptgåande: 4,29m. Hovudmotoren var ein MaK PÅ 1100 HK. Lastekapasiteten var kring 8300 hl. Eigd av Arthus K Sævik P/R.

«**Salarøy**»: Bygd i 1959, Lengde 124,6 fot – 38,0 meter. Bredde 7,35 meter og djuptgåande 3,62 meter. Hovudmotoren var ein Wichmann på 700 hk. Eigar var Ragnar Kvitberg m.fl.

Veret: Første del av sesongen har det vore mykje dårleg ver, og lite fiskeri. Fredag 8.februar forliser den store britiske trålaren

«Gaul» med 36 mann på Nordkappbanken i storm og tung sjø.

Syltefjordstauran er eit ugjestmildt fjellparti på om lag 3 kilometer. I sjøen framfor berget er der ein del grunnar og skjer. Namnet har kome frå dei karakteristiske vertikale staurane i fjellet. Syltefjordstauran er eit av Noregs største fuglefjell.

Det hadde vore mykje landligge første månaden for loddeflåten. Det var korkje ver eller noko særleg å fangste på. Men torsdag 7. februar gjorde «Lance II» eit bra kast, på om lag 2 800 hl med lodde. Dei er ikkje lasta, så dei held fram å leite. Dagen etter vert det meldt sterk storm og skipperen bestemmer seg for å melde inn, og går mot land. Dei vert dirigert til Vadsø for lossing. Etter lossinga, vert dei liggande i Vadsø før dei søndag vil gå til Båtsfjord som er nærmare fiskefeltet og vente på betre ver.

Skipperen har sagt avgang frå Vadsø tidleg kveld. Klokka 21 manglar framleis maskinsjefen. Dette var svært uvanleg, han var alltid til å stole på. Det endar med at politiet vert kontakta, frykta var at han hadde falle i sjøen. Klokka 22:15 kjem maskinsjefen. Berre broren, maskinassistent Roald, får vite at han har vore på eit religiøst møte. Så langt Roald visste, var dette heilt uvanleg.

Så snart maskina er i gang, kastar dei loss. Klokka er omlag 22:30 når «Lance II» går frå Vadsø med kurs for Båtsfjord. Det er det litt vind, snøbyer, men rolegare ver enn då dei kom inn før helga. Framleis er det noko tungsjø etter stormen, men ikkje noko som betyr noko for skuta.

Klokka to på natta er det vaktskifte på brua, skipperen går av og bestmannen kjem på. Det er mørkt med snøbyer, men bra sikt. I tretida passerer dei Vardø, no merkar dei meir til den tunge sjøen, men alt går sin vante gang.

Ein gong rundt klokka fem på morgonen sit maskinassistent Roald Martinsen i messa og tek seg ei skive og les avis. Då brakar det valdsamt, og han merkar at dei har gått på grunn. Har spring ut av messa og purrar alle mann i akterskipet. Basen – Gudmund Skogvik vaknar av braket og kjem seg ut av køya. I berre underbuksa kjem han på brua. Alle mann akter er no vakne, Gudmund Skogvik går attende på lugaren sin, kler på seg og tek på redningsvesten.

Maskinsjefen vil ned i maskinrommet, men maskinassistent Roald stoppar han. Han hadde sette at botnen var borte, så der var ikkje noko å gjer.

Etter kvart samlar alle seg på brua. Alle mann som budde framme, vakna av alarmen, dei kler seg og tek på redningsvest. Ein mann ser dei ikkje, dei ropar og bankar på døra, dei får heller ikkje opp døra. Dei håpar og konkluderer med at han må ha gått tidleg i messa. Når dei opnar døra under bakken fossar vatnet inn. Bårene slår over dekket og skuta hiv på seg i kvar dønning. Då sistemann skal springe over dekket, har ei antenne losna på styrehustaket og treff han i hovudet. Han får eit stort kutt. Kameratane tek han mellom seg og ber han på brua.

Den siste av karane som budde framme, kom aldri på brua. Dei frykta at han aldri kom seg ut frå lugaren, ev. at han kom seg ut på dekk og vart teken av sjøen og kasta over bord.

Det er mørkt, frå aust bles det ein sur vind og det er enkelt snøbyer.

Skipperen kallar på Vardø radio og fortel at dei har grunnstøytt. Bestmannen og utkiken har problem med å gjere grei for kvar dei er, dei peikar på kartet ein stad mellom Sandfjord og Makkaur. Skipperen formidlar dette.

«Lance II» har kome innføre dei første grunnane som bryt, og skuta ligg på bergnabba og vert kasta hit og dit av sjøen. Mannskapet skjønar at det vil ikkje gå så svært lang tid før skuta vil verte mala i stykke. Alle på brua med unntak av skipperen har på livbelte. Han fekk ikkje opp skapdøra på lugaren der beltet låg. På radioen høyrer dei at fleire båtar set kursen i mot dei. Bas Gudmund opnar vindauget og stikk handa ut og sender opp naudrakettar, for at andre fartøy skal kunne peile kvar «Lance II» ligg. Det vert då klart at dei ligg ved Syltefjordstauran. Fleire av karane som har kome akter, har lite kle på seg. Skipperen som har lugar akter for bestikken, går på lugaren og finn kle til dei som har lite.

Etter ei tid, går skipperen saman med to mann går på styrehustaket og vil prøve å løyse ut flåtane. Ein ide er å sette ein på båtdekk bak styrehuset og så vente til «Lance II» går ned. Ideen vart aldri prøvd, så snart flåtane har blese seg opp, slitnar lina i den eine i den urolege sjøen. Den andre vert punktert mellom sjøen og skuta. Medan karane held på med flåtane, tek bas Gudmund kontakt med Vardø radio, der han i klartekst ber om helikopterassistanse. «Her står det om liv», avsluttar han.

Lettbåten heng ikkje på plass i davitane. Seinare ser dei han høgt oppe i berget på land, det er vanskeleg å forstå korleis den har kome dit.

Klokka 06:10 får Hovudredningssentralen i Bodø oppdatert posisjon for «Lance II» frå «Salarøy».

Med unntak for den skada mannen som sit i bestikken, står dei øvrige samla i styrehuset. Det er vanskeleg å halde balansen slik tungsjøen stadig skyl over og kastar på farkosten. Etter kvart som sjøen arbeidar, legg den seg meir og



«Artus» – foto frå Sævikfamilien

meir over. Ute er det iskald og sur vind i frå aust, og snødrev i lufta. Det er tøft å stå slik å vente på hjelpa. I lyset frå naudrakettane hadde dei sett litt av landskapet, og dei veit at det kan vere vanskeleg for andre fartøy å kome inn til dei. I land såg dei loddrette Syltefjordstaurane slett ikkje ut som nokon stad for berging. Det er roleg i styrehuset, karane har god tru på berging.

«Salarøy kjem fram til havaristen klokka 06:25. Mannskapet ser at sjøen driv å mala «Lance II» i stykke. Dei ser også skjera og brota mellom seg sjølve og «Lance II». Det er mest som havaristen ligg i ei slags lagune, mellom skjera som bryt og bergveggen. «Salarøy» har ikkje redningsgevær om bord, men dei sjøset lett båten og bles opp ein flåte. Med hjelp av lett båten forsøker dei å styre flåten inn til havaristen. Lett båten er fast i «Salarøy» med ein vaier. Fleire av mannskapet på «Lance II» står klar på babord side av styrehuset for å få tak i flåten. Dei har meir enn nok med å halde seg faste i dei store brota som konstant slår over dei. Det vert ein skuffande forsøk, flåten punkterer i møtet med «Lance II» og revet. Det har vorte sagt at sidan vart det forsøkt det same med å bruke ei blåse i staden for redningsflåte, utan at det heller lukkast.

No har også sunnmørsbåten «Artus» kome fram. Dei har redningsgevær. Det er vanskeleg å sjå føre seg korleis ei redning via line skal gå til i desse forholda, men skipper Per Sævik og mannskapet gjer alt dei kan for å berge folka. Dei set lett båten på sjøen, med to mann, basen Magne Sævik og fiskar Hilmar Leine. Dei går så nær som råd er før sei skyt lina over. Fleire av mannskapet på «Lance II» er på styrehustaket og klare til å ta i mot. Lina treff som ønska over styrehustaket. I mørket og snøkave er det vanskeleg å sjå lina, og før nokon får fatt i den, kastar sjøen «Lance II» slik at lina forsvinn utanfor rekkevidde.

Både «Artus» og «Salarøy» slepp ut olje for å roe den urolege sjøen.

I 7- tida på morgonen kjem redningsskøyta «Hjalmar Bjørge». Den også går så nær inntil som råd, og nye liner vert skote over, men dei tunge dønningane kastar ustanselig på «Lance II» og inga line vert fanga. Det er fire slitne karar om bord «Lance II» som må gi opp dette håpet og gå attende til styrehuset.

«Artus», «Salarøy» og «Hjalmar Bjørge» ligg eit steinkast, kanskje så nært som 50-60 meter unna. Dei har forsøkt på alle tenkelege måtar å

få over ei line til havaristen, utan å lykkast. Gjennom lyset frå lyskastarane ser dei folka i snødrevet obord havaristen. Dei kjenner alle på maktesløyse og stor fortvilning. Håpet er at helikopteret kjem fram før skuta vert mala sund i brota.

«Lance II» vert sakte men sikkert malt sund, og legg seg meir og meir vekk. I styrehuset vert det trongare og trongare, eine døra vert skyld vekk. Det kjem meir og meir vatn inn på sida. Skuta kastar valdsamt på seg og ein mann vert hardt skada i brystet då han vert slengt mot det store rattet. Han vert plassert i bestikken saman med den andre skada. Skipperen er saman med dei. Heilt tida sidan grunnstøytinga har mannskapet vore rolege, det er ingen teikn til panikk.

Etter kvart som skuta vert riven sund og legg seg meir og meir vekk, kjenner Gudmund Skogvik seg ikkje trygg på brua. Han er redd for at dei alle skal drukne der dei står. Håpet er berging med helikopter, men det tek si tid. Han oppfordrar dei andre om å vere med på styrehustaket. Fem mann vert med, sidan kjem truleg tre til. Dei to skada saman med skipperen er attende i bestikken. På styrehustaket vurder Gudmund situasjonen for skroget til «Lance II» som kritisk, og kjenner at det er på tide å gå frå borde. Han ser seg rundt i lyset frå lyskastarane frå dei andre fartøya. Dei bratte Syltefjordsstaurane går nesten loddrett i havet, ja dei er skremmande når bårane slå i mot. Så tenker han på det iskalde sjøvatnet og han registrer at den store nota ligg i havet bak skuta.

Likevel ser han sjøen som berginga. Når skuta legg seg over, ser han at det er berre nokre få meter ned til land frå aktermastra. Så om han klatrar opp og slepp seg, så kan det vere ein sjanse til berging. Han klatrar opp, men ser at der han ev. vil lande, er det ulent og glatt, så han vurderer det for farleg å forsøke det.

Usikkerheita med å vere om bord, gjer at han likevel bestemmer seg for å kaste seg på havet når båra kjem, han gjer det. I det han møter havet forsvinn redningsvesten over hovudet på han. Bårane kastar han vidare og han endar på ei

berghylle og karar seg vidare opp i trygghet. Då snur han seg i mot dei andre og gjer teikn til at dette gjekk bra og dei må berre forsøke.

Maskinassistent Roald ser han og vil følgje eksempelet, og kastar seg på båra. Han er redd for å verte fast i nota, så han tek ein kniv mellom tennene om han skulle verte fast. Han får retteleg med juling i sjøen, men kjem til seg sjølv så og seie naken på ei berghylle. Han snur seg og ser etter dei andre. Han ser fire mann på båtdekket, tre av dei klamrar seg til radarmasta, medan den fjerde går mot rekka. Roald snur seg så og klivrar vidare opp til Gudmund og sikkerheit.

Dei to karane snur seg og ser mot kameratane på båtdekket. Då er det som om heile skuta berre smuldrar bort. Først forsvinn forskipet, masta med tønna kjem susande, og snart forsvinn resten av skuta med styrehuset og skipskameratane i eit einaste inferno av sjø og råk.

«Artus» ligg framleis så nær som råd er. Dei ser først at skroget til «Lance II» brotnar framfor styrehuset og masta med tønna fell akterover. Like etter er det som om akterskipet med styrehuset, aktermasta og dei attverande om bord forsvinn frå havets overflate i eit einaste råk. Der dei for kort tid sidan såg folk, er det no berre eit inferno av vrak og sjøsprøyt.

Frå dei bratte Syltefjordsstaurane har dei to overlevande med vantru registrert det som hendte. Sjølve er dei iskalde, den kalde austanvinden formeleg syg varmen ut av dei delvis nakne kroppane. Dei held seg i bevegelse og ventar på at helikopteret skal kome. Roald er så å seie naken, og han har fått hardast medfart på turen i sjøen, Gudmund masserer han for at han skal halde litt på varmen. Det går omlag ein halv time før dei høyrer helikopteret. Bergingsmannen vert raskt fira ned til dei, og dei vert heisa opp i helikopteret.

Helikopteret søker så ut over havet og ser to mann i sjøen. Redningsmannen går ned, og begge to vert henta opp. Dessverre er begge

døde. Så set helikopteret kursen sett i mot Vardø for å få dei to overlevande på sjukehus.

Klokka 08:10 vert ein omkomen plukka opp av fiskebåten «Geir Johansen». Ytterlegare ein omkomen vert sidan funnen og plukka opp av redningshelikopteret.

Av mannskapet på 13, berga to mann livet. Fire vart funne omkomne. Dei andre sju fekk ei våt grav. (Fleire månadar etter vart det funne beinrestar. Dei etterlatne som vart kontakta av politiet følte det var ei stor ekstra belastning å verte kontakte lenge etter forliset med spørsmål om støvelmerke og skostørrelsar til deira kjære.)

Roald Martinsen og Gudmund Skogvik berga livet.

Dei som omkom var: Oddvar Simonsen, Ingemar Nilsson, Ernst Martinsen, Jan Valter Jensen, Kjell Fosshaug, Rudolf Mikkelsen, Kastor Johnsen, Karstein Andreassen, Knut Thomassen, Helge Hanssen og Oddmund Johnsen.

Kva var årsaka til grunnstøytinga og forliset? Sjøforklaringa der dei to overlevande gav sine forklaringar, gav ikkje noko godt svar på kvifor «Lance II» forliste. Maskinassistent Roald peika på at vakthavande truleg ikkje var på brua når skuta grunnstøyte, sidan han ikkje visste kvar dei var. Utkiken var ein førstereis på 17 år, han var ikkje å klandre. Trass mørke og snøbyer meinte vitnet at det villa vore mogleg å sjå brota før ein gjekk på grunn.

Bas Gudmund fortalte at på tur inn til Vadsø tre dagar tidlegare hadde autopiloten slått seg ut, noko som aldri hadde skjedd tidlegare. Autopiloten vart undersøkt, utan at ein fant nokon feil. Dette kunna skjedd igjen. Dersom dette hadde skjedd og skuta hadde kome ut at kurs ville den gitt alarm og det burda vorte oppdaga.

Det kan og tenkast at det var menneskeleg svikt.

Februar 1974 var i redningshelikoptera i Noreg si tidlege tid. Helikopteret i Finnmark var stasjonert på Banak, som er langt inne i



*Minnestøtta ved Gratangen Kirke - Årsatein.
Foto Idar Eklund.*

Finnmark, ikkje ute med kysten. Responstida var ein time, altså skulle helikopteret vere i lufta innan ein time etter alarmen gjekk. Kravet til responstid for redningshelikoptera i dag (2024) er 15 minutt.

Vidare var det uver og dårleg sikt, så helikopteret kunne ikkje flyge kortaste vegen, men måtte gå langs kysten. Det tek altså knappe to timar frå helikopteralarmen gjekk til det var framme i posisjonen til havaristen. Bas Gudmund var i sjøforklaringa kritisk til plasseringa av helikopteret, særskild i månadane Finnmarkskysten var full av loddessnurparar.

I media går også innbyggjarane i Syltefjorden og det vesle fiskeværet Nordfjord ut med kritikk av redningsleiinga sidan folka i Nordfjord ikkje vart varsla. Folk frå Nordfjord villa kunne vore på plass på land ved «Lance II» i løpet av ein halv time. Det vert forklara med misforståing mellom Hovudredningssentralen som koordinerte hjelpa på sjø og i lufta, og politimeisteren som skulle koordinere på landsida. (Det vart skulda på ein nyinnsett



Foto Hagbart Nilsen

Politimeister som ikkje kjente til tilgjengelege resursar.) Innbyggjarane i fiskeværet poengterte at dei ikkje kunne seie at fleire ville vorte berga, men med folk i fjøra med line som vart kasta om bord «Lance II», så var det mogleg at fleire kunna vorte berga.

I eit avisinnlegg, med adresse til sjøfartsstyresmaktene, fortalte Gudmund Skogvik at når han hoppa i havet, så glei redningsvesten over hovudet og av han. Redningsvesten hadde ikkje stroppar til å ha mellom beina, og i det kalde veret var det ei utfordring for Gudmund å klare å stramme dei glatte nylonstroppene godt nok. Gudmund ber

om at understropper vert påbode. Via via får Gudmund til svar at stropper under livet ville kunne gjere folk som hoppa i havet steril. Lakonisk kommenterte Gudmund om dei meinte det var verre å vere død enn steril....

Betre vert det ikkje for Gudmund i 1999. Han ser på nyheitene hurtigbåten «Sleipner» forlise, og 11 personar omkjem. På fjernsynet ser han at «Sleipner» hadde same redningsvestane som «Lance II» hadde 25 år tidlegare.

I dag (2024) er det stroppar under livet på redningsvestane.

I boka «Kald morgon» vert det skipper Per Sævik og bestmann Kåre Sævik på «Artus», sitert på at «Lance II» hadde maksimal uflaks. Hadde skuta treft land 50 – 100 meter lenger mot styrbord, villa dei gått opp på det som såg ut som ei sandstrand. Hadde treft tilsvarande til babord, hadde dei gått klar Syltefjordstaurane.

Nærmare 50 år etter den dramatiske morgonen på Finnmarkskysten hadde eg ein samtale med skipper Per Sævik på «Artus» om hendinga.

Sidan den gongen har Per vore fiskebåtreiar, starta tre offshorereiarlag. Han har vore ordførar og sete på Stortinget for KrF. Vidare leia både Fiskebåtreiarane og Rederiforbundet, og sist, og ikkje minst, starta Havila Kystruten. I 2012 var han utnemnt til riddar av St. Olavs Orden for hans innsats for skipsfartsnæringa.

Per fortalte roleg og detaljert om den morgonen. «Artus» kom også frå Vadsø og hadde nesten fram til Båtsfjord når naudmeldinga kom. Per hadde hatt frivakt om natta. «Artus» snudde med ein gong og sette full fart mot Makkaur og Syltefjordstaurane.

Per prata fleire gongar med «Lance II» på turen, og i førstninga verka dei så rolege at han skjønte kanskje ikkje heilt alvor. Etter kvart vart det fleire gongar poengtert at her sto det om liv.

Det var mørkt då dei kom fram, så dei brukte lyskastaren. Dei såg «Lance II» ligge heilt opp i fjøra med akterenden mot land. «Artus» vurderte det som uråd å kome heilt inn til skuta



Per Sævik -foto Havila

i fjøra, dei pumpa ut olje for å roe sjøen. Lettbåten med to mann vart sett ut. Denne gjekk så nært som råd og skaut over ei line som gjekk over styrehustaket. I lysa frå lyskastaren såg dei folka i bakmastra kome ned og forsøkte å knipe lina, men vraket kasta slik på seg at dei klarte det ikkje før lina forsvann.

«Sjølv om karane om bord «Lance II» hadde klart å få tak i lina, er det slett ikkje sikkert vi hadde klart å berga dei. Det var tung sjø og som braut på fleire plassar, så det hadde vorte tøft å få nokon gjennom havet i live.

Ei stund etter såg vi at to mann hadde kome opp i land, men omtrent samstundes brotna skuta framfor styrehuset, og heile skuta gjekk under på eit augneblink.

Det tok enda ei tid før helikopteret frå Banak kom. Då såg vi at dei to i land raskt vart plukka opp.

Det var tøft å ligge så nær og same korleis vi forsøkte så var vi makteslause, vi klarte ikkje å berge folka trass vi vi var så nære.

Vi gjekk i området utover formiddagen og leita etter overlevande og omkomne» fortalte Per Sævik.

Avslutninga på samtalen med Per Sævik var slik:

«Etter eit langt og innhaldsrikt liv på sjø og land, er dette den mest skjelsettande opplevinga som sit fremst i hjerneborken».

Kjelder:

Sjøforklaringa etter forliset til Lance II

Boka «Kald Morgon» - Layton / Sætra

Avisene Bladet Tromsø, Finnmark Dagblad, Harstad Tidene

Samtaler og epost med Idar Eklund

Samtale med skipper Per Sævik om bord «Havila Castor» 02.06.2022, samt epostar seinare.

SMS og samtale med Øyvind Sævik. Om bord «Artus» på veg til jobben som maskinsjef på «Geitung».

Samtaler og epost Anton Sævik

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

Av skipper Sigmund Bøe

Vi hadde gjort vår årlege fangsttur til Newfoundlandsfeltet med svært godt resultat. Vi hadde med helikopter på denne turen, og det var til god hjelp under fangstinga. Reiarane våre, Rieber og Karlsen, hadde ei tid arbeidd med planer om ein prøvetur til Antarktis for å undersøke om det var mogeleg å drive selfangst der på lønsam basis. No tok dei dette opp att for alvor, men dei møtte lite samarbeidsvilje frå dei ymse autoritetar. Der var vel litt storpolitikk inne i bildet, då Norge hadde vore med og sett opp traktatar og avtalar vedrørande utnytting av naturressursar i Antarktis, og stort sett var det forbod mot all næringsverksemd i sjølve Antarktis.

Det som vi var ute etter, var å finne ut om der var drivverdige samlingar av Crabeater-sel, særleg var det kastestader og ungane vi var interessert i. Denne selarten heldt seg ute i drivisen, oftast i oppbroten is ut mot kanten av isbeltet i motsetnad til andre selartar, som alle heldt seg nær eller på land. Vi fekk løyve til å fange Crabeaters ute i drivisen, men noko slag tilskot til prøvedrift, som det vart søkt om, fekk vi ikkje, det vart blankt avslag. Heller ikkje kunne vi kome inn under minstelottordninga, so alt vart heilt og fullt reiarlaget sitt ansvar og risiko.

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



«Polarhav» ved Newfoundland 1964 med helikopter på akterdekk. Foto frå Bjarne Harald Brobakk.

land. Det var ikkje so mange stader ein kunne finne slike opplysningar når alt kom til alt. Mest fann eg i British Admiralty "Antarctic Pilot" og dessutan hadde eg eit hydrografisk atlas frå U.S Hydrographic Office som eg hadde fått av ein amerikansk offiser som hadde vore med som observatør på ein tidlegare tur. Det gav nok det nyaste og beste som fanst av opplysning om is, ver, havstraumar og andre forhold til dei forskjellige årstider. Vi hadde før vore tre turar til Antarktis og brote oss gjennom pakkisen inn til land, men det var om sommaren i desember-januar.

No var det vinter eller tidleg vår der i syd, so vi rekna med barskare ver- og isforhold og lavare temperaturar. - Eg hadde bedt om å få ny radar til turen, og det var for so vidt innvilga, men so vart det bestemt at den gamle RCA-radaren skulle få ei grundig fabrikkoverhaling i staden, og det vart gjort. Ein teknikar vart til slutt med på turen frå Ålesund til Bergen for å finjustere den og den verka svært fint, men det var likevel ein tre-cm billeg type som vi var lite nøgde med når det var dårleg ver i isfarvatn.



«Polarhav» Newfoundland 1964. Foto frå Sigmund Bøe

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

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

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

Vi fekk ny forsyning med bunkers og proviant. Stueren vår fekk hjerteinfarkt i sjøen og vart no innlagt på sykehus, og seinare heimsend. Kokken tok over som stuert. Ein motormann

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

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

Frå no av låg vi på leiting kvar enda dag frå morgon til kveld so sant veret var til det. Det galdt fyrst og fremst å finne sel, men like viktig var det å finne is som vi kunne tenke oss at selen ville ta god nok til kaste plass for ungane. Vi kunne berre samanlikne med isforhold slik det var på Newfoundlandsfeltet og selen sine vanar der, men Crabeateren sine vanar visste vi ingenting om.

Vi visste at der hadde vore drive selfangst i stor stil i Antarktis på 1800-talet, men det var fyrst og fremst pelselen dei då var ute etter, og den

vart so hardt beskatta at den praktisk talt var utrydda. No var stamma likevel i vekst att etter å ha vore totalfreda i lange tider. Der hadde vore fanga sjøelefant og, men den var vel litt mindre ettertrakta, då berre spekket hadde verdi. For baa disse artene foregjeikk fangsten på strendene på øyane.

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

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

Vi arbeidde oss fyrst innover i sydleg retning, tenkte vi skulle undersøkje i fastare og solidare is. Vi pressa oss ca. 60 mil inn gjennom baksen, og etter kvart gjekk det over til svær, fleirårig Weddelhavis, som vi fann det rettast berre å kome oss ut av, det var og merkbart at det vart meir og meir livlaust til lenger inn vi kom, til slutt såg vi ikkje att eit einaste dyr. Vi måtte heile tida ha i tankane at vi ikkje skulle ta unødige sjansar, då vi var heilt aleine i eit område på fleire tusen mil.

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

Vi snudde nordover mot iskanten, og so snart vi tok til å merke svak dønning, so var der og sel



Skipper og artikkelforfattar Sigmund Bø på brua. Foto frå Sigmund Bø

att. Etter nokre streiftokt i aust og vest fann vi at eit område nord-ost av South Orkneys såg mest lovande ut, og vi heldt oss då for det meste der omkring, men tok ellers avstikkarar både i aust og vest for å fylgje med om der vart endringar.

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

Den fyrste tida var det vinterver, frå 5-6 til 12-14 kulde- grader og vekslende vindforhold, men vindretninga heldt seg nokso stødig omkring vestnordvest jamnt over med kulings styrke. Etter kvart vart det mildare ver med temperaturar litt under og litt over null. Det var mykje nedbør, regn, sludd og snø, jamnt over dårleg sikt. For helikopterflyging var det so

ulagleg som det kunne vere. Berre nokre få dagar var det so pass sikt at det var brukbart. Dei gongane helikopteret var ute såg dei nok litt sel, men aldri samla i flokkar.

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

Vi meinte å forstå at kastesesongen for selen no ikkje var langt unna. Hoselane vi skaut hadde fått mjølk, og ungane var sovidt vi kunne sjå fullt utvikla, so vi meinte kastinga kunne ta til når som helst. Omkring månadskiftet byrja den svære isbaksen som vi hadde arbeitt i å drive til havs og gå i oppløysing på grunn av den sterke langvarige vestavinden. Der som vi hadde vona at selen skulle finne lagleg is til kasting, var der snart ikkje brukbar is att, og vi måtte dra på leiting etter nye felt med brukbar is. Det synt seg å ikkje vere so lett å finne. Vi gjekk sørover mot isbaksen, men over alt møtte vi tettpakka stor, stygg is med mykje sørpe mellom. Vi gjekk vestover langs kanten, tenkte vi kanskje kunne finne betre is om vi kom litt i le av øyane nord for Palmers Peninsula. Det bles kuling heile tida og utfor kanten var det mengder av store blåisar og små isfjell, som det var svært vanskeleg å sjå og halde seg klar av om natta.

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

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

svære dønningen som gjekk kunne eg knapt tru det.

Dette var forsovidt ein situasjon vi var vel kjent med frå isen ved Labrador. Når der var tett, strak kant, hende det ofte at vi gjekk inn og la oss i ein sørpekant for å få det roleg, men av erfaring visste vi at ein lett kunne verte lurt og bli liggande fast om ein ikkje passa nøye på. Vi gjekk aldri lenger inn enn at vi hadde god dønning, og det var fast regel at ein snudde skuta mot dønningen og kanten. Merka ein då at dønningen tok til å minke av, so gjekk ein straks ut mot kanten, enten heilt ut eller til ein fekk god dønning att.

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

Etter kvart vart skuta liggande på tvers av dønningen og på kvar dønning vart ho slengt (pressa) 10-15 meter sidevegs gjennom isen utan at ein derfor kunne sjå det minste tekn til blåstriper i sørpa på nokor side. Det var voldsom påkjenning på skroget, men eg var ikkje so redd for det, det var som vanleg i slike høve ror og propell vi var mest redd for. Vi heldt propellen gåande for å prøve å halde isen litt vekk frå roret, men det nytta ikkje. Isen var so hardt pakka at sjølv på full fart såg vi ikkje minste antydning til propellvatn. Roret vart pressa frå borde til borde kvar gong skuta vart slengt sidevegs i isen, sikkerheitsventilen på styremaskina hylte som ein stukken gris. Ein gong fekk vi eit lite blåflak under hekken som låg og daska mot roret, og no såg det skikkeleg vonlaust ut, men vi fekk sprengt det i småbitar med dynamitt til slutt.

Når dønningane song til som verst hende det at dørkplatene i maskinrommet spratt opp og dekk

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

13. oktober var situasjonen svært prekær heile døgnet. Om natta auka vinden på til sterk storm frå V N V, og dønningen fekk ei voldsom kraft. Skuta fekk ei juling som ikkje let seg beskrive. To gonger fekk vi med store vanskar sprengt sund flak som daska under styrbords låring og truga ror og propell. Isfjellet i le åt seg stadig nærmare, men det gjekk ikkje fort, avstanden var no ca. 20 meter når skuta song til på dønningane. Det var heilt klart at dersom ikkje veret endra seg til det betre med det aller fyrste, so ville vi aldri få med oss skuta ut herfrå. På morgonsida vart alle mann purra for å gjere seg klar til å gå på isen om nødvendig. Utetter dagen gjorde vi klart alt vi kunne tenkje oss av overlevingsutstyr.

To fangstbåtar vart gjort klar so dei kunne lårast på eit øyeblikks varsel. Det var ikkje mange flate solide flak å finne, då nesten all is var malen opp til sørpe og knulter, men vi var heldige og fann eit nokso stort og solid flak ca. 100 meter frå skuta, og dette rekna vi med å bruke som landingsplass for helikopteret. Dit jolla vi 8 fat flybensin og diverse anna utstyr, og helikopteret stod oppvarma og startklar på plattformen. Vi var 25-30 mil av næraste land på South Orkneys, og vi vona at vi skulle kunne ta oss inn dit med helikopteret om skuta gjekk ned. I Antarctic Pilot fann vi opplyst at der var ein nedlagt meteorologisk stasjon der og at der skulle vere eit nøddepot der, so vi kunne berre vone at det heldt stikk, for det var visst av gamal dato.

For meg var denne dagen det verste dilemma nokon sinne i mine 25-30 år som skipper. Spørsmålet var om eg skulle slå alarm og prøve

å tilkalle hjelp medan vi hadde mulegheit for radio-kontakt. Eg skjønnte at slik tilhøva var no, so ville alt ombord vere ute av funksjon so snart vi kom i direkte berøring med isfjellet, so då ville det vere for seint. På same vis med helikopteret, det stod startklart på plattformen, og vi måtte passe på å få det vekk før vi kom i kontakt med isfjellet, for då ville det bli slengt veggimellom. Heller ikkje måtte vi ta av for tidleg, for det var sterkt avhengig av straumkjelda ombord i båten. Var det fyrst kome på isen, so måtte det haldast gåande, slik at det ikkje vart kaldt. Vi konfererte med flygar og mekanikar, og dei meinte transporten tillands skulle gå fint.

Eg var likevel noko uroleg, so mangt kunne skje undervegs, ein måtte flyge 9-10 turar for å få med alle tillands, det var spørsmål om sikt, der kunne oppstå tekniske vanskar, når skuta var vekk hadde ein ikkje so mykje å hjelpe seg med i so fall. Noko anna eg tenkte på var drifta av isen. Til mi store undring hadde det vore svært lite drift i isen disse dagane vi hadde lege fast, med den sterke vinden vi hadde er det vanskeleg å forstå kvifor. Det eg no var redd for var at isen skulle kome i normal drift og då kunne avstanden til lands snart verte både dubla og tredubla. Alt dette var imidlertid slikt vi ikkje kunne gjere noko med, det måtte berre stå si prøve.

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

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



«Polarhav». Foto Edvart Hole

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

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

Den 15de kom vi 5-6 skutelengder fram, og vi rekna no med at vi skulle kome oss ut av klemma. - I dagane framover baua vi alt vi kunne mot kanten, men det var lite vi kom fram. Isen i kanten vart stadig omstokka, stundom var kanten so nær som 2 mil, til andre tider var den 4-5 mil vekk.

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

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

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

Eg hadde fundert nokso mykje over kva som kunne vere årsak til den issituasjonen vi hadde hatt i denne tida vi hadde lege fast. Vi var ikkje uvante med tettpakka sørpekantar frå Newfoundlandfeltet når det var mykje nordostleg vind, men noko som kom halvvegs opp mot dette hadde vi aldri sett. Berre ein gong hadde vi hatt noko som likna, men på langt nær so hardt. Det var på fyrste turen med "Polarhav", vi låg i fangst utfor Labradorkysten ca. 30 mil av land då vi fekk ein kraftig nordoststorm. Isen kom på drift sørover, og den isen vi låg i vart pressa ned mellom Belle Isle og Labradorlandet. Det var svær dønning, og der vart eit voldsomt press på isen, som vart malen opp til sørpe og knulter med ein og annen blåisen innimellom. Då hende det og at vi vart liggande dønn fast, sjølv om dønningen var kraftig. Det var likevel ikkje halvt so hardt som det vi her hadde fått prøve. Det var vanskeleg å forstå kvifor isen kunne pakke seg so utruleg tett her som det ikkje var land som heldt imot. Einaste forklaringa eg kan finne er at der måtte vere ein kraftig straum som sette opp mot vindretninga, og det kan vel for so vidt stemme med det at vi forandra svært lite posisjon i den tida vi låg fast. Men so var det det at vinden i grunnen ikkje stod mot iskanten, men helst skrått langs kanten, og på syd breidde skulle isen drive 30- 40 grader til venstre for vindretninga, som var vest og VNV heile tida. Det skulle tilseie isdrift i nordost eller ostnordostleg retning som skulle ta isen ut til havs meir eller mindre.

Ein annan ting er at etter dei opplysningane vi hadde frå atlaset frå Hydrographic Office so skulle straumen her i området gå i nordostleg retning og dermed gi isdrift i endå meir nordleg retning. Basert på observasjonar frå ei rekkje observasjonspunkt nett her i vårt område, so skulle straumen gå i nordostleg retning med 0.4-0,5 knops fart.

Berre eitt er sikkert: Weddelhavet er eit lunefullt hav som ein til kvar tid kan vente det verste av,

mange har vorte lurte før der, og ikkje alle har kome so vel frå det som vi gjorde kor som er.

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

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

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



Sjøleopard, Antarktis 1964. Foto frå Sigmund Bøe.

som Grønlands-selen. Dette var og eit spørsmål vi ikkje fekk svar på.

Vi vog no på kva vi skulle gjere. Det var klart at vi måtte nokso langt i veg for å finne andre is- og fangstforhold. Kastesesongen var truleg over, det minka på bunkersen etter all hardkøyringa for å kome ut av klemma, og med ein rorskade som vi ikkje visste om kor gale det kunne vere, fann vi det rettast å avslutte turen.

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



Vi hadde nokre få eksemplar av alle selartar som fanst i Antarktis. Foto frå Sigmund Bøe

Vi kom til Montevideo 7. november. Havforskar Ørritsland, flygar Bergerud og mekanikar Svensson gjekk iland her og tok fly heim. - 10. nov. gikk vi til sjøs att. Kom til Bergen 7. desember. Vi tok i land helikopteret med tilhøyrande utstyr, før vi heldt fram til Brandal for å losse skinna, i alt 1125 skinn og 71 tonn spekk. - Vi hadde nokre få eksemplar av alle selartar som fanst i Antarktis, weddelsel, rosssel, pelssel, sjøelefant, sjøleopard og crabeater. Av desse var sjøleoparden so absolutt den som hadde finaste skinnkvalitet, både dei vaksne og ungane. Crabeaterungane var nok ikkje so verst, men av dei vaksne dyra var der knapt eit einaste som ikkje var skamfert av spekkhoggar. Dei hadde 5-6 striper etter spekkhoggartenner nedover rygg og sider, enten som ferske sår eller som gamle arr. Leoparden derimot hadde ikkje slike sår, dette rovdyyret klarte sikkert å ta opp kampen med spekkhoggaren, den hadde ein tanngard som kunne skreme livet av nokon kvar, og den kan gjere ei utruleg fart gjennom vatnet. Spekkhoggaren er utan tvil selen sin verste fiende.

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

folk om dei kom aldri so nær i slike høve. Spekkhoggarane som samla seg her var nok ikkje av det intelligente, godslege slaget som småpratar og humrar og leikar seg, slik som mange naturvernarar fortel om. Dette var ei blodtørstig mordarbande som var ute for å drepe for moro skuld og som jaga i flokk på ein nokså utpekulert måte.

- Eit anna snodig døme såg vi av og til nede i Antarktis inne ved fastisen. Der kunne kome flokkar av pingvinar som lurte på å gå i sjøen, men dei stoppa på iskanten og stod der og diskuterte saka ei stund. Dei var visst redde der kunne vere spekkhoggar i farvatnet. Dermed kunne dei utan vidare ta for seg ein av flokken og skubbe han i sjøen. Gjekk det bra so gjekk resten av flokken etter. For pingvinen var nok ellers sjøleoparden like farleg som kvalen, vil eg tru.

15. desember kom vi til Bolsønes Verft for dokking. Då vi kom på slippen og fekk sjå roret, ville vi knapt tru det vi såg, vi hadde nok vore meir enn heldige som hadde fått det med heim. Sjølve rorbladet var forvridd og bulka so det var knapt til å tru, den svære rorstamma av 9 toms spesialstål var ikkje berre vridd, men den var forstrekt i kanten av foringa slik at den måtte brennast av for å få den ut. Sjølve styre-maskina (Frydenbø) var pressa sidevegs ca. ein cm og dei ca. 30 svære festeboltane (1 1/4 toms ?) var tilsvarande strekte utan å brekke. Det var vel nærmast eit under at ikkje noko var knust under den kolossale påkjenninga det fekk då det i eit par døgn vart slengt frå borde til borde av ispresset i dønningen. - Betre reklame for Frydenbø styremaskiner går det vel ikkje an å få.

(Artikkel skriven til boka «På minnegrunn», Ishavsmuseet 2003)

Ei korrigering og nærare forklaring.

Av Magnus Sefland

I ei tidlegare utgåve av *Isflaket* kom eg i omtale av MS *Minna* (1937) til å nemne noko som eg høyrde i Brandal for lenge sidan: Då *Minna* kom frå Amerika i 1945, skulle skipper Kristoffer Marø på overseglinga ha gjort teneste som messegut. Det var iallfall eit godt poeng at/dersom veteranskipperen – som i Amerika var kjend som ‘skipperen som alltid kom fram’ - skulle ha gjort teneste i det som tradisjonelt har vore ein nybegynnarfunksjon til sjøs og på ishavet.

I 1940 – kort tid før det tyske angrepet på Norge – drog skutene *Arktos* (skipper Bernt Marø), *Polaris* (skipper Peter P. Brandal) og *Polarbjørn* (skipper Kristoffer Marø) til selfangst ved Newfoundland. På grunn av krigen vart skutene verande i Nord-Amerika.

I løpet av krigen miste Bernt Marø og Karl Karlsen, som åtte skuta i lag, *Arktos* ved grunnstøying. Peter P. Brandal og Albert Hovland miste *Polaris* ved ein eksplosjon i bensinlasten. Bernt Marø/Karl Karlsen skaffa seg ny skute i Amerika: skonnerten, bygd i 1937, som fekk namnet *Minna*.

Sommaren 1945 kom *Minna* til Norge og førte med seg ei last med matmjøl. Skipper på overseglinga var medeigar Bernt Marø. Med på heimreisa var også fleire av dei som reiste ut i 1940. Peter P. Brandal. Han var i 1945 ‘skipper skuteløs’, etter som han hadde mist *Polaris* i 1942. Med var også dei to som var skipper og styrmann på *Polarbjørn* ved utreisa i 1940 – høvesvis Kristoffer Marø og Knut Johannessen.

Polarbjørn vart verande igjen i Amerika i charter for det amerikanske militæret vidare utover i 1945. Skipper Henrik Marø. Men Henrik kom heim ved årsskiftet 1945/46 som førar av trålaren *Maine*. *Polarbjørn* fekk med seg newfoundlandsfangsten i 1946 og leverte lasten i Norge. Skipper var Helge Brandal og

førsteskyttar Kristoffer Marø junior. Helge Brandal var andrestyrmann då *Polaris* forliste etter eksplosjon og brann i 1942. Kristoffer Marø senior med fleire reiste over for å ta *Polarbjørn* ut på fangst i 1946. Men då dei kom fram til Halifax, hadde skuta allereie gått til feltet med Helge Brandal som skipper.

Sommaren 1946 var *Polarbjørn* på nytt ekspedisjonsfartøy til Jan Mayen og Nordaust-Grønland for Norges Svalbard- og ishavsundersøkelser, Arktisk Næringsdrift AS og Hermann Andresen. Ekspedisjonsleiar John Giæver, skipper Kristoffer Marø og styrmann Henrik Marø. 1946-ekspedisjonen reetablerte radiostasjonen i Myggbukta etter krigen.

Minna var i mange år etter krigen fast reiskap i hendene til skipper Ingolf Røren under fart på Svalbard for Norsk Polarinstitutt. Skipsdagbøkene frå *Minna* vart verande hos Ingolf Røren då skuta vart ført tilbake til Karl Karlsen i Halifax rundt 1960. Ole-Christen Røren har framleis hand om dagbøkene. Ei avfotografering viser tydeleg at det var Kristoffer Marø senior som førde dagboka, dvs var påmønstra som styrmann. Bernt Marø har signert bøkene som førar av skuta.

‘Hushaldet’ om bord i *Minna* på overseglinga var truleg ikkje større – og Marø senior truleg ikkje større på det - enn at han inn i mellom kan ha både koka kaffi og skrella poteter.

Dersom nokon av *Isflaket* sine lesarar har annan relevant informasjon, er redaksjonen interessert i at det blir delt med lesarane.

REFERANSAR:

Informantar: Arnljot Brandal; Ole-Chr. Røren.

Litteratur:

Mikkelsen, P. S. 2019. *Nordøstgrønland 1908-1960. Fangstmandsperioden – og dens spor i dag*. Rønde, Danmark. Xsirius Books.

Ottesen, J. 1999. *Ishavsskuter*. Ulsteinvik. Fotoarkivet.

Ottesen, J. 2001. *Ishavsskuter III*. Ulsteinvik. Fotoarkivet.

«Veslekari»- ekspedisjonen – den private hjelpeekspedisjonen etter Roald Amundsen

Av Knut Domaas

(Norges Handels og Sjøfartstidende 25/2 – 1935)

Sommeren 1928 ble det etter initiativ av den norske presse og under dens administrasjon sendt to ekspedisjoner til Nordishavet for å lete etter Roald Amundsen og de andre som hadde fulgt med ham på flyvebåten «Latham». Omkostningene ved disse ekspedisjoner ble dekket av midler innsamlet fra almenheten.

De to ekspedisjoner øvet ingen bedrifter av sådan betydning, at det i og for sig kunde gi grunn til å skrive om dem nu.

Andre, som har vært optatt med å forfatte den del av verdenshistorien som de var med på å skape i Nordishavet den sommer, har imidlertid ikke begrenset sig til sine egne gjerninger, men har også beskjeftiget sig med de to ekspedisjoner med «Veslekari» og pressens virksomhet i denne forbindelse. Hvad de har anført utmerker sig ikke særlig ved pålitelighet.

De to mest fremtredende menn innen pressens arbeidsutvalg, nemlig redaktør Frøis Frøisland og kaptein Otto Sverdrup er avgått ved døden.

Jeg betrakter mig som deres eftermålsmann i denne sak, og kan derfor ikke la en hvilken som helst omtale av deres arbeide uenset.

«Veslekari»

Roald Amundsen var forsvunnet i polarisen. Mandag den 18. juni 1928, litt over kl. 16 lettet «Latham 47» fra Tromsø. Kl. 18.45 hørte telegrafisten ved Geofysisk Institutt i Tromsø at «Latham» anropte Kings Bay to ganger for å få forbindelse. Så blev det dødsens stille.



Roald Amundsen i Ny-Ålesund 1925. Foto Hans Hjelle.

Engstelsen vokste fra time til time. Med stigende heftighet krevet almenheten, at de ytterste anstrengelser skulde gjøres for å finne Amundsen og hans feller. Deres liv måtte reddes om det stod i menneskelig makt.

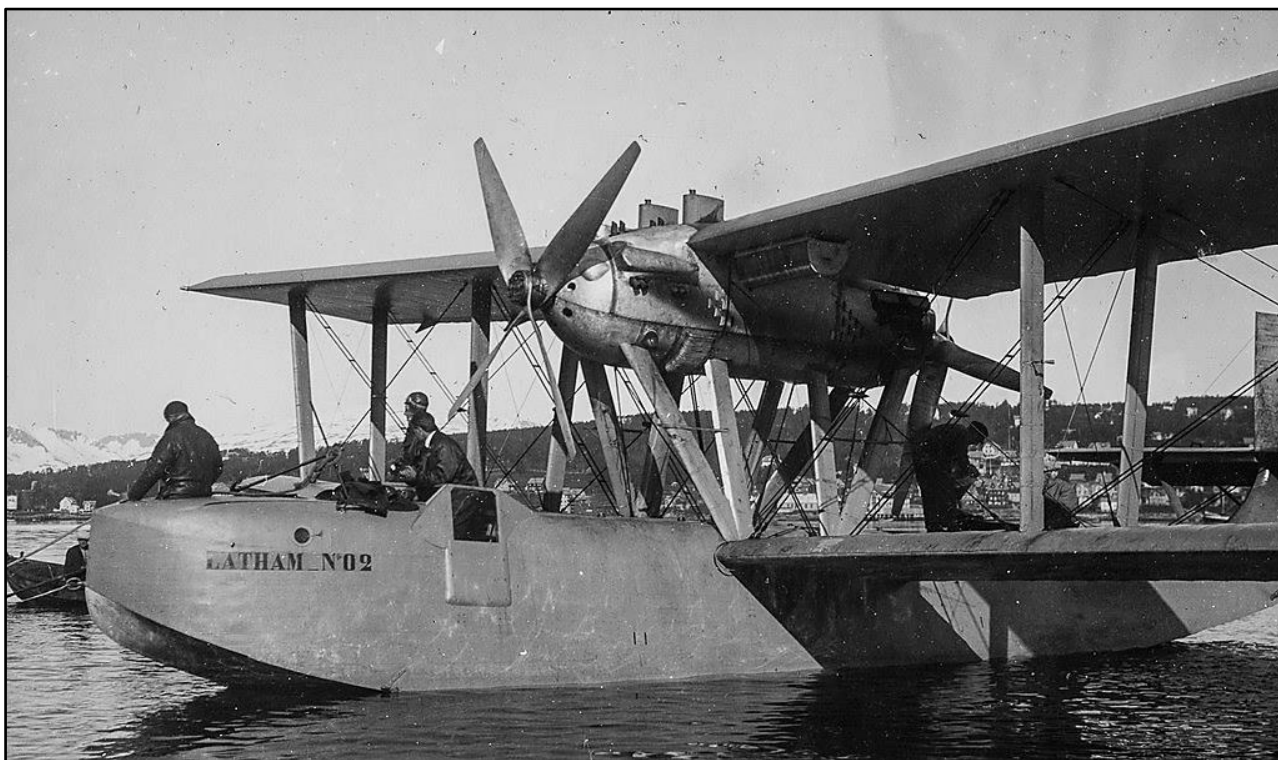
Den 26. juni ved 21-tiden ringte telefonen.

«Det er Frøis», lød det. «Kom med engang op i «Aftenposten». Skynd dig». Så brøt han forbindelsen uten å vente på svar.

I redaktør Frøislands kontor var der samlet representanter for Oslo-dagbladene. Dessuten var kaptein Otto Sverdrup, major Tryggve Gran og løytnant Gustav Amundsen der.

«Vi er enige» sa Frøis, «om å befrakte «Veslekari» og sende den op langs østkysten av Svalbard for å lete etter «Latham»-ekspedisjonen. Vi åpner en innsamling i alle aviser imorgen tidlig og går igang så hurtig som mulig.

Deltagerne i dette nattemøte konstituerte sig som komité. Frøisland hadde fått møtet istand og var i det hele den som hadde vært mest aktiv i saken. Han nektet imidlertid bestemt å motta valg som formann. «Det er den samlede presse, som skal optre og Presseforbundets formann er pliktig til å ta formannsstillingen», sa han. Dermed blev det. Vi nedsatte et arbeidsutvalg. Det bestod av Frøis Frøisland, generalkonsul Arth. H.



Latham før avreise. Foto frå Wikimedia.

Mathiesen som rederikyndig og formannen. Roald Amundsens brorsønn, løytnant Gustav Amundsen, påtok sig hvervet som sekretær. Otto Sverdrup ønsket ikke å være med i arbeidsutvalget, men lovet å bistå med gode råd. En bedre rådgiver for et slikt foretagende kunde ikke opdrives på denne klode.

Initiativet til møtet var tatt av løytnant Amundsen, major Gran og redaktør Frøis Frøisland. Amundsen hadde drøftet spørsmålet med Gran og deretter anmodet Frøisland om ved en offentlig innsamling å skaffe de nødvendige midler til å sende «Veslekari» til de østlige farvann. Frøisland henvendte sig derefter til de andre aviser.

Følgende oprop til almenheten var besluttet innrykket i morgenavisene:

Osloavisenes oprop

Over 8 dager er gått siden «Latham» under ledelse av Roald Amundsen og kommandørkaptein Guilbaud forlot Tromsø for å komme Nobile til hjelp. At det er tilstøtt flyvemaskinen noe må nu betraktes som sikkert.

Langs den vestlige rute, som «Latham» kan ha tatt, vil der bli foretatt undersøkelser av «Hobby», som er blitt stillet til regjeringens disposisjon, av «Michael Sars» samt av marinefartøiene «Tordenskjold», «Strassbourg» og «Quentin Roosevelt».

Men av stor betydning vil det også være å undersøke de kyster og øer som «Latham» kan ha fløiet over, om den østlige rute er blitt valgt.

Er en nødlanding foretatt her, er det mulighet for at besetningen kan ha reddet sig i land. Til befarung av dette område er det anledning til å få leiet ishavsfartøiet «Veslekari» under kommando av den kjente ishavsskipper Johan Olsen. Skibet er klar til å starte idag.

I full forvissning om, at det norske folk vil gjøre alt som er mulig for å redde Roald Amundsen og hans feller, har avisene i Oslo besluttet å rette en inntrengende henstilling til sine lesere om å yde bidrag, så denne ekspedisjon kan komme avsted.

Det beløp som trenges ligger mellom 60,000 og 80,000 kroner.

Kaptein Otto Sverdrup uttaler, at får man «Veslekari» avsted, har man gjort hvad man kan. Men det haster.

Bidrag kan tegnes i bladets ekspedisjon.

Møtet i «Aftenposten» varte bare en kort stund. Frøis Frøisland ledet med fynd og klem. Han talte tilsynelatende rolig, men med en undertone av fortettet energi, som virket sterkt stimulerende.

*

Jeg hadde vært i Bergen på møter og således utenfor det som var foregått i Oslo.

Søndag den 17. juni kom Roald Amundsen til Bergen med nattoget fra Oslo. På stasjonen var der samlet en mengde folk. Massen hyldet ham med begeistrede hurrarop.

«Bare de vilde la det være til vi kommer hjem og har utrettet noe», sa han utålmodig.

Roald Amundsen var en handleglad mann; men overfor bifallet var han hjelpeløs. Den offentlige hyldest plaget ham åpenbart. En viss skyhet overfor bifallet hadde vært merkbar hos ham også før. Nu var den langt mere fremtredende enn da han kom fra Nordvestpassasjen, fra Sydpolen og fra Teller.

Han rakte mig sin hånd til avskjed og sa: «Takk for alt da».

Om kvelden gikk «Latham 47» op fra Bergens havn. Ti tusener ropte hurra, viftet til den og stirret efter flyet så lenge det kunde sees.

*

Åtte pinlige ventedager var gått siden «Latham 47» gikk fra Tromsø. Ingen melding kom. Det var intet spor. Ikke noen underretning av noensomhelst art kunde gi den minste antydning om hvordan det var gått ekspedisjonen.

Skib var sendt nordover for å lete. Det var mange skib deroppe og underveis: Fiskeriopsynsskibet «Michael Sars», en bergmesterskjøite, panserskibet «Tordenskjold», ishavsdampskibet «Heimland»,

fiskeopsynsskibet «Quintin Roosevelt», krysseren «Strassbourg» dampskibet «Hobby» m. fl. Noen av disse skib var allerede i ferd med å lete i området Tromsø – Bjørnøya – Svalbard og vestover. De øvrige var bestemt til det samme område. De fleste vilde nå frem i løpet av få dager.

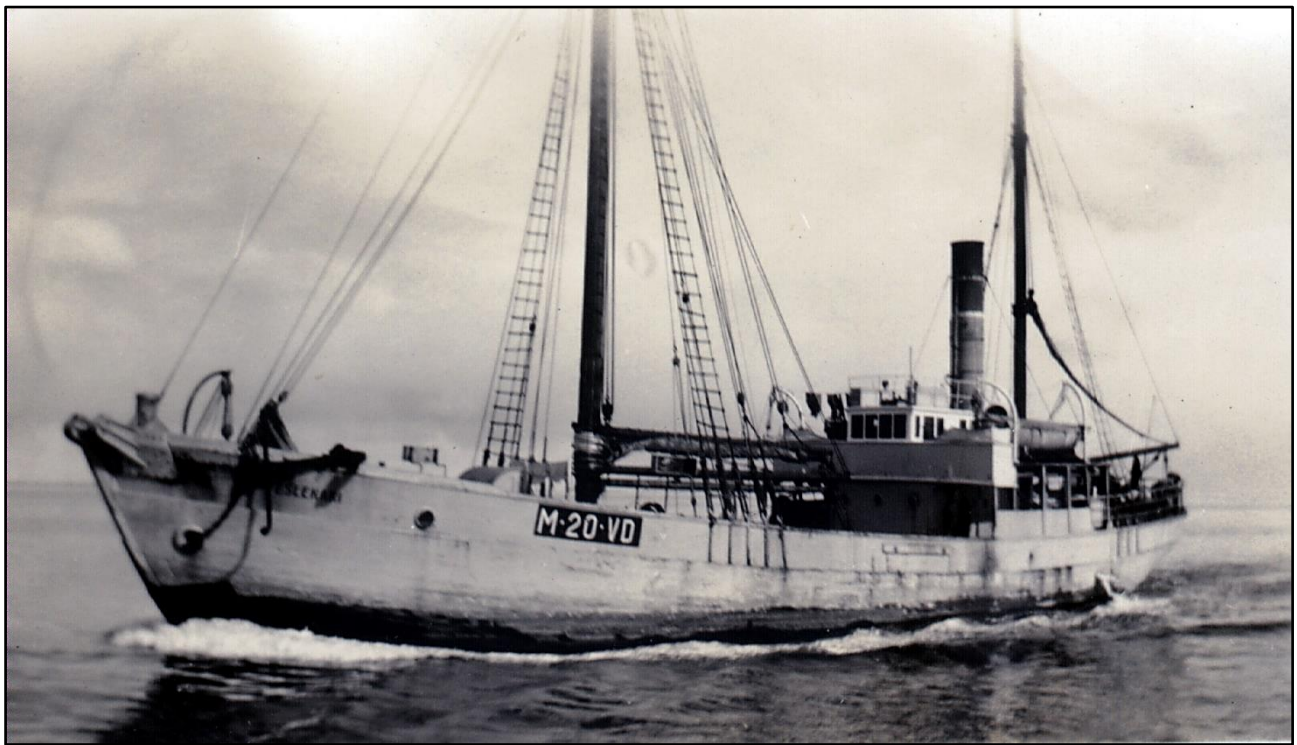
Kaptein Wisting var der, en av verdens mest kyndige ishavsfarere, Roald Amundsens beste venn. Ingen kjente hans tenkemåte og handlesett bedre enn Wisting. Selvsagt foregikk eftersøkningen efter samråd med ham. Ingen sjef vilde gi avkall på en slik stabsoffiser for en sådan opgave, enn for å bytte ham med en yngre mann uten polarerfaring.

I havet fra Bjørnøya nordover langs vestkysten av Svalbard vilde således sikkert hver krok bli undersøkt. Ganske visst kunde orlogsfartøiene ikke gå inn i isen, men det måtte antas, at de var utrustet med materiell for sledeekspedisjoner. Flyvemaskiner fantes der oppe, også norske maskiner. Krigsskibene kunde gå inn til iskanten og ved hjelp av båter, sledeekspedisjoner og flyvere få hele den siden av øgruppen så grundig undersøkt som det overhode var mulig.

På østsiden av Svalbard var ingen. Det var den tanke som behersket løytnant Amundsen, major Gran og Frøis Frøisland. Roald Amundsens planer var ikke nøiere kjent. Han hadde i sin tid gått til Sydpolen, da folk trodde han var på vei til Nordpolen. Kunde det ikke tenkes han hadde lagt ruten østligere enn antatt for å fly direkte til Nobiles leir? Det var en mulighet! Det mente løytnant Amundsen og mange med ham.

Ekspedisjonen kunde så være forulykket, styrtet ned. Man kunde ha fått maskinskade og måttet nødløse på isen eller iland. Provianten kunde være ødelagt, helt eller delvis. De hadde kanskje reddet sig matløse, sårede og syke! Hvem kunde vite? Nu, otte dager efter, var lite gjort for å undersøke langs den østlige rute til Nobiles leir.

Det hastet. Det var åpenbart den mest påtrengende nødvendighet å få ekspedisjonen avsted uopholdelig.



«Veslekari» i 1928.

Det var tankeløshet ikke å holde utvalgsmøte samme natt! Vi kunde tatt risikoen på at pengene vilde komme, befraktet skibet og satt Ålesund igang med å gjøre det klart!

Men om utvalget ikke hadde begynt ennå, så arbeidet rotasjonspressene. I de tidlige morgentimer spydde de ut hundretusener av eksemplarer. Fra hver eneste avis lyste opropet til almenheten, flott slått op. Det var kort og fyndig. Det utløste stemningen hos folkets store flertall. Allerede om formiddagen den 27. juni kom det et skredd av bidragsydere. Nu fikk man se hvor populær Roald Amundsen var i alle lag av befolkningen.

Om dette bevis bare var kommet før, mens han gikk ute på Svartskog ensom og følte sig forlatt!

Om morgenen den 27. juni, mens avisene strømmet ut over by og land med sitt krav til almenheten om å støtte, trådte arbeidsutvalget sammen. I møtet deltok foruten arbeidsutvalgets medlemmer, major Tryggve Gran, løytnant Reistad, ingeniør Leif Lier og kaptein Otto Sverdrup.

Utvalgets medlemmer kjente alle sammen Roald Amundsen personlig, fler hadde stått ham nær. Enkelte hørte til de meget få han i den siste tid ennå regnet til sine venner. Deltagerne i møtet var behersket av en eneste tanke: Finn Roald Amundsen! Finn ham og hans feller fort! Finn dem levende for enhver pris og med enhver risiko!

Rollene blev fordelt. Generalkonsul Mathiesen sammen med sekretæren overtok det rederimessige. Den finansielle side blev overlatt Frøis Frøisland og formannen.

Et telegrafisk tilsagn fra grosserer Fr. Peterson, Paris, om å bidra med resten dersom innsamlingen ikke skulde bringe det nødvendige beløp og løfte om støtte fra minister Gade satte oss i stand til å handle straks uten finansielle bekymringer.

Vi befraktet «Veslekari» og satte kaptein og rederi igang med dens utrustning. Beslutningene fulgte slag i slag. Major Gran blev ansatt som leder med løytnant Reistad og ingeniør Lier og dr. Kjell Mossige, radiotelegrafistene Odd Falch og Havstad, som deltagere i ekspedisjonen. Det innbyrdes forhold mellem ekspedisjonens leder,



Kaptein Johan Olsen, her om bord i «Veslekari» i Kvitesjøen 1924.

major Tryggve Gran, og kaptein Johan Olsen, blev ordnet.

Ingeniør Lehmkuhl og Ingeniørforretningen Atlas lånte oss en trådløs telegrafstasjon med kraftmaskin og kaptein Gottwaldt påtok sig å besørge den opsatt ombord i «Veslekari» på veien fra Ålesund til Tromsø.

Ekspedisjonens deltagere drev på med å skaffe tilveie utrustning og utstyr. De trålet byen efter hvad de skulde ha med sig. Det blev skrevet og telefonert. Vi foretok de mest halsbrekkende forsøk på å skaffe tilveie flyvemaskiner. Det blev telegrafert til England, til Sverige og til Tyskland. Vi gjorde henvendelse til hær og flåte, altsammen uten at det lykkedes å skaffe fly. Det blev fortsatt med å søke efter fly også efter at ekspedisjonen var dratt avsted. Nu fikk vi også løfte om maskiner.

Formannen nevnte under en samtale med et medlem av den britiske legasjon at det eneste sted hvor han visste det fantes hensiktsmessige flyvemaskiner var i den engelske marine. Den neste dag – en søndag – ringte den britiske minister, Sir Francis Lindley, personlig til formannen privat og sa at den britiske regjering hadde stillet til disposisjon to Mothfly av den type som vi trengte.

Nu gjaldt det bare å få disse fly over fra England og efter «Veslekari» til Tromsø. Det var samme dag som skuten hadde forladt Ålesund om morgenen. Møte i arbeidsutvalget blev straks sammenkaldt. Vi tilkalte løytnantene Gulliksen og Freng fra Kjeller. De kom villig til stede. Det var ikke den eneste gang de hjalp oss. Vi overfalt admiral Berglund med spørsmål om han ikke kunde sende et krigsfartøi efter flyene.

Statsminister Mowinckel blev anmodet om å be legasjonen i London om å hjelpe oss. Mowinckel gav oss lov til å forhandle gjennom legasjonen direkte med de britiske myndigheter, altså uten departementets mellemkomst. Dessværre lykkedes det ikke å finne noen utvei til å få flyene transportert til Norge så hurtig at de kunde nå «Veslekari».

Tilbudet er enestående venlig og vidner i høi grad om britisk interesse for arbeidet med å finne «Latham»s besetning.

Vi hitsetter den i sakens anledning førte korrespondanse:

Brev fra Sir Frands Lindley til formannen

British Legation Oslo 2nd July 1928.

My dear Editor

In order that your Committee should know exactly how matters stand at present regarding the loan of aeroplanes by the British Air Ministry I think «Italia» would be as well that I should send you copies of the telegrams which I sent off on Saturday and yesterday after having had my two conversations with you on the telephone. I also enclose copy of the telegram

which I received from the Air Ministry in reply to my first inquiry.

I am sure that the only practical way of arranging the business is for someone in London, preferably a member of the Norwegian Legation to negotiate direct with the Air Ministry. For me to have attempted to do more than have done would have only led to confusion; and this is the reason why I suggested yesterday that you should enlist the assistance of the Norwegian Ministry for Foreign Affairs. I understand that you have done this and I very much hope that we shall be able to afford your Committee useful assistance.

Your very truly

(sign.) F. Lindley.

Copy of Telegram sent by Sir F. Lindley to the Secretary of State for Air, London, 30. June 1928, 3 p.m.

Private. Committee for Amundsen Relief ask whether your Ministry could lend two small planes with floats which will be replaced with ski here. No British personnel required. If loan is possible, details will be communicated through Norwegian Ministry of Marine.

Copy of Telegram received from the Air Council by Sir F. Lindley, 1st July 1928, 1 am.

Private stop Will willingly send two seaplanes with floats stop Please inform whether single seaters or two sealers are required.

Copy of Telegram sent by Sir F. Lindley to the Secretary of State for Air, 1st July, 7.30 pm.

Private stop Committee are most grateful for Air Councils kind offer and will communicate all details through Norwegian Minister in London.

Brev fra arbeidsutvalget til den britiske minister

Sir F. Lindley,

British Legation, Oslo.
1928

Oslo, July 4th

Dear Sir.

On behalf of the committee for the Amundsen relief expedition, I hereby beg to forward our deepest and warmest thanks for your kindness, and the great interest you have taken in our work. It was only with the deepest regret we found out that we could not accept your Government's great offer to us. But owing to the short space of time we have to our disposition, we found that we did not dare to delay the «Veslekari» any more in waiting for the machines to come all the way round.

May I also trouble you to convey to your Government our most heartfelt thanks and also our deepest regrets? We feel deeply indebted to both you and your Government.

Yours sincerely

Arbeidet for å skaffe brukbare fly blev fortsatt også senere, men uten positivt resultat. Det var jo ikke så lett å skaffe brukbare fly dengang som idag.

Men tilbake til forberedelsene første dag.

Det blev arbeidet under stigende press. Fra avisene kom meldinger om at pengene strømmet villig inn og den ene forretning efter den annen henvendte sig til oss med tilbud om å yde gratis fornødenheter til vår ekspedisjon. Det var åpenbart at publikum var med oss. Det stimulerte godt.

Generalkonsul Mathiesen stillet sitt kontor og sitt personale til rådighet. Her blev arbeidet stille og intenst. Alle var opsatt på å få ekspedisjonen avsted hurtigst. Ikke en time måtte spilles.

Der blev holdt flere møter i dagens løp. Mange spørsmål skulde drøftes og avgjøres. Blandt disse var også hvorvidt det kunde tenkes at «Latham 47» nu, 8 dager efter starten fra Tromsø, fremdeles drev omkring på havet på rett kjøll med ekspedisjonens deltagere i live,

forutsatt at den var kommet uskadt ned. Flyverne mente vi ikke kunde regne med den mulighet. Det hadde vært kuling om formiddagen den 18. juni i strøket om Bjørnøya.

Vi gikk da ut fra, at ekspedisjonens deltagere neppe kunde finnes i live hvis de ikke var kommet iland eller inn på isen.

Major Gran fremla et utkast til plan for ekspedisjonen overensstemmende med opropets forutsetning. Den gikk ut på at man skulde søke langs en rute fra Tromsø til Nobiles leir den dag «Latham 47» startet fra Tromsø. Ekspedisjonen skulde stå i stadig forbindelse med andre ekspedisjoner og samarbeide med dem i den utstrekning som det var mulig.

Vi var villige til samarbeide med hvem som helst såsant det bare kunde fremme vårt formål.

En automobil i foræring

Sent på kvelden 27. juni ringte en representant for General Motors, Peter Andersen, op og ønsket å tale med arbeidsutvalget. Frøisland og formann møtte ham på Strand i Bærum. General Motors hadde en flytende utstilling her ombord i dampskibet «Hertha Mærsk». Peter Andersen meddelte, at General Motors hovedkontor hadde sendt ham et telegram om, at selskapet ønsket å forære en automobil til pressens innsamling.

Vi sa takk. Frøis Frøisland sørget for utlodning av bilen og den innbragte i alt ca. 45,000 kr. Blandt annet blev det solgt en mengde lodder ombord i «Hertha Mærsk» på dens tur langs kysten.

Disse 45,000 kroner kom, som vi senere skal se, til å gjøre stor nytte.

General Motors Gavetelegram så slik ut:

Peter Andersen,

Hotel Bristol, Oslo

General Motors in common with all norwegian and with all admirers of courage and sportmanship explorers Roald Amundsen is now missing after his gallant achievement in carrying aid to general Nobile in view

norwegian efforts to raise funds for rescue expedition you are authorized to make use of floating exhibition for this purpose such as charging entrance fee if you think practicable furthermore you are authorized to donate one car aboard say Chevrolet Sporttouring for lottery purpose during exhibition. Ladin,

*

«Veslekari» av sted

Neste dag forløp med samme intense arbeide.

Vi klarte å få ekspedisjonen avsted fra Oslo med aftentog den 29. juni.

Hvordan var det nu gått i Ålesund?

Generalkonsul Mathiesen hadde satt stor kraft på, men meget skulde gjøres. Skibet måtte befries for en del last. Det skulde besiktiges, dykkerundersøkes, assureres, forsynes med kull og proviant. Mannskap måtte kanskje forhøres og utrustes. Vi visste at kaptein Johan Olsen var en usedvanlig dyktig mann, og stolte på at han var like så interessert som vi for å komme avsted. Deri tok vi ikke feil. Den 29. juni fikk vi et utålmodig telegram fra ham om at «Veslekari» først vilde være disponibel til overtagelse samme aften og klar til avgang lørdag aften (30. juni). Skuten gikk fra Ålesund søndag den 1. juli kl. 9 om morgenen. Det gikk fremdeles glatt efter programmet. Ekspedisjonen kunde forlate Tromsø den 4. juli kl. 21 med kurs for Sydkapp på Svalbard.

Arbeidsutvalget hadde den hele tid handlet på egen hånd. Først efter at ekspedisjonen var avgått fikk vi tid til å meddele den store komité, Oslo-avisenes representanter, hvad vi hadde foretatt oss. Senere blev der arbeidet på den måte at de store avgjørelser blev forelagt avisenes representanter på forhånd. De mindre blev tatt av arbeidsutvalget, og senere referert i den store komité. Der forekom ingen større uoverensstemmelser. Alt blev godkjent.

Redaktør Frøis Frøisland drev innsamlingen med fremragende dyktighet og han hadde en suksess av den annen verden. Allerede de 30. juni hadde Oslo-avisene 75,000 kr., 2. juli

100,000 kr. Det var innsamlinger igang utenbys, deriblandt i Bergen, med fabrikkier Fasmer som leder. Ialt innkom der i sommerens løp 150,000 kr. Det var tilstrekkelig for formålet. Hvis det hadde vært påkrevet vilde det ikke vært noe i veien for å ha fått et større beløp.

Ekspedisjonens oppgave var hurtigst mulig å gå op langs østkysten av Svalbard, lengst mulig inn i isen, undersøke om «Latham»-ekspedisjonen skulde være landet på kysten av Svalbard eller andre øyer østenfor. Dette var foretagendets ide. Det var ikke påkrevet å gi noen instruks herom, men det var til overflod fastslått i planen. Heller ikke var det nødvendig for arbeidsutvalget å si at «Veslekari»-ekspedisjonens leder skulde søke samarbeide med andre ekspedisjoner i den utstrekning som det var mulig under løsningen av «Veslekari»-partiets spesialoppgave, men også dette var uttrykkelig fastslått i planen.

På den annen side var det utelukket at ekspedisjonens leder kunde stille sig under noen annen kommando eller påta sig noensomhelst annen oppgave enn den som var fastslått i opropet, og som skibet var befraktet og assurt for.

Spørsmålet om å stille «Veslekari»-ekspedisjonen under marinekommando kunde således overhodet ikke komme til å foreligge. Arbeidsutvalget hadde ingen rett til å overlate til andre å bestemme om dels forpliktelser overfor bidragsyderne skulde bli innfridd. Man kunde heller ikke kaste bort tid på å behandle et så ørkesløst spørsmål. Hver time gjaldt kanskje liv.

Som bevis på at det var på denne måte man så på «Veslekari»-ekspedisjonens oppgave dengang ekspedisjonen blev sendt avsted hitsetter vi en presseuttalelse fra den 27. juni: Roald Amundsen er kanskje død, men det er vel så sannsynlig, at han lever og er stedt i fare. Kanskje befinner han sig nu, syk eller såret, på en øde ishavsstrand, uten tilstrekkelig proviant, uten forbindelse med utenverdenen, uten mulighet for å komme bort.

Men enten det ene eller det annet er tilfellet, så er det en ubetinget forpliktelse for det norske



«Veslekari» på leiting i 1928. Mannskapet slappar av på dekk. Foto frå Wikimedia.

folk, at ingen mulighet for å redde ham lates uforsøkt.

Personlig satte Roald Amundsen alltid alt inn, ikke bare livet, men også pengene. Han har opnådd resultater, som vil leve så lenge der er norsk historie, uovertruffen og uovertreffelig som han er på sitt område.

Så snart Amundsen hørte at General Nobile var i nød, hadde han bare en tanke: å hjelpe. Han visste at det spilte om livet. Ingen forstod bedre enn Roald Amundsen risikoen ved redningsforsøk med flyvemaskin i polarområdet, men det falt ham ikke inn noe som helst annet enn, at han fremfor andre, tross alt, skulde risikere sitt liv for å redde de andre.

Der gjøres i disse dage mange og dyktige forsøk på å finne ham igjen. Den norske regjering har i dette tilfelle optrådt med anerkjennelsesverdig raskhet. Der er ingen grunn til å øve kritikk i så henseende. Men der er tross alle anstrengelser et hull i undersøkelsene. Det er en mulighet for at Amundsen og hans feller kan være landet et steds på østsiden av Svalbard, enten på noen av de småøer, som der finnes, på isen utenfor kysten eller kanskje på fastlandet. Ingen av de fartøier som er sendt der op egner sig særlig til å avsøke dette område. Man må ha et gruntgående ishavs fartøi, som kan gå inn i isen tilstrekkelig nært land til å få undersøkt strendene.

Imidlertid meddeltes det igår, at «Veslekari», som efter de sakkyndiges mening egner sig utmerket, nu kan fåes, hvis man straks kan treffe avgjørelse her. Den føres av en meget erfaren og anerkjent dyktig ishavsskipper.

Under disse omstendigheter henvendte en privat komité sig til Oslopressen, som sent i natt besluttet å søke å skaffe de nødvendige penger til ekspedisjonen.

Vi forutsetter at den norske almenhet vil betrakte det som en samvittighetssak å få denne ekspedisjon startet, og at enhver vil være med å yde sitt bidrag, stort eller litet. Men det må gjøres snart. Det skal ikke kunne sies, at Amundsen, Guilbaud og Dietrichson omkom, fordi man ikke vilde ofre det nødvendigste, for å hjelpe dem. — — —

Arbeidsutvalget var på det tidspunkt uten kjenskap til at der eksisterte en sjøstrategisk plan for ettersøkningen, bygget på den hypotese at «Latham 47» antagelig var gått ned på havet i nærheten av Bjørnøya og derefter var drevet nordvestover mot Grønlandsisen. Vi visste heller ikke at den flåte som befant sig på vestsiden av Svalbard var bestemt til å avpatruljere det åpne hav mellom Svalbard – Bjørnøya og Tromsø på den ene side og isranden utenfor Grønland på den annen. Det falt oss ikke inn at man manglet skib til å avsøke vestkysten av Svalbard. Om man hadde fortalt oss det vilde vi heller ikke trodd at avsøkningen av Svalbards vestkyst ikke var hovedsak og at man bare forsåvidt leilighet gaves vilde søke i fjordene på vestkysten. Vi vet nu at vi tok feil i dette.

Kaptein Hovdenak skriver på side 113 i sin bok:

«Der var imidlertid en annen mulighet som burde undersøkes når der blev anledning til det, og det var om «Latham 47» var havnet inne i en av fjordene på Svalbard. Det var vår islos, Holmeslett, som først fremholdt denne mulighet for mig. Han mente at hvis det bare var flyvebåtens radio som hadde klikket da forbindelsen ophørte, så kunde det tenkes at ekspedisjonen hadde fortsatt nordover, men av



«Veslekari» på veg inn gjennom isen, her nokre år tidlegare.

en eller annen grunn var blitt tvunget til å nødlande senere, og at den da hadde søkt inn på fjordisen, som kunde være egnet til å lande på. Da isen ennu ikke var gått op i de sydlige fjorder, kunde det også tenkes at besetningen holdt til i en eller annen fangsthytte i påvente av at det skulde bli såpass åpent at fangstskutene kom inn, eller den på annen måte kunde komme i forbindelse med folk.»

Kaptein Hovdenak forteller videre at det kunde være av interesse å få et ishavsfartøi til å avsøke fjorder og fangsthytter. Han taler derefter om at «Michael Sars» ikke kunde brukes til dette og at det derfor blev sendt en anmodning til «Veslekari» om såvidt mulig å avsøke iskanten nordover mot Isfjorden, hvor «Strassbourg» vilde være å treffe for å konferere.

Søkningen på østsiden av Svalbard skulde efter planen utstå inntil isforholdene hadde bedret sig.

I sommerens løp var det noen ganger tale om «Latham 47»s sannsynlige drift mot Grønland, uten at det blev meddelt noe nærmere om hvad det lå bak og uten at det kunde påvirke våre disposisjoner.

Arbeidsutvalget hadde stått i den tro at kaptein Wisting stod i forbindelse med ledelsen på vestsiden og hadde ut fra den forutsetning underrettet ham om «Veslekari»s plan og om skibets avgang. Først efter at søkningen var slutt, fikk vi rede på at man hadde ønsket og trengt «Veslekari» til undersøkelse av fjordene på vestkysten av Svalbard. Vi kunde ikke slutte oss til det. I den flåte som befant sig på vestsiden var der noen fartøier, som var brukbare i is. Selv om vi hadde kjent disse forhold kunde vi ikke sendt «Veslekari» op langs vestkysten således som man på marinehold ønsket. Derimot er det mulig, at «Veslekari»-komitéen med de midler som stod til dens rådighet vilde forsøkt å utruste en ekspedisjon for å søke å løse også denne oppgave, dersom man hadde visst, at undersøkelsen av fjordene og fangsthyttene på vestsiden var utsatt og betraktes som en leilighetsoppgave.

Søkningen på dette område blev forøvrig utført på den beste måte av kaptein Wisting efterat docent Hoel noe senere hadde overlatt ham bergmesterskøiten.

Stats- og pressetelegrammer

En annen ting vi var ubekjent med ved ekspedisjonens avgang var at «Veslekari»-ekspedisjonen av marinemyndighetene blev betraktet som et reporterforetagende og som sådant blandet op i den «krig», som pågikk mellem representantene for pressen og marinemyndighetene om telegraferingen fra Svalbard. Senere er det kommet for dagen at de sjømilitære søkere har vært utsatt for store plager fra pressens side. Allerede i Tromsø fikk man føling med en freidig journalist fra «Aftenposten», som begikk den helligbrøde å forsøke å komme med «Strassbourg».

På side 101 i sin bok forteller kaptein Hovdenak følgende:

«Efter at jeg i aftenens løp var blitt ferdig med hvad der gjenstod å gjøre i Tromsø, gikk jeg ombord på «Strassbourg» og til køis. Jeg blev imidlertid straks efter purret ut igjen for å komme op og snakke med en nordmann som var kommet ombord og fortalte vaksjefen at han skulde være med. Da jeg kom op, møtte jeg en ung mann som påstod at han var kommet fra Paris hvor han hadde opholdt sig en del år, og at det var minister Wedel Jarlsberg som hadde sendt ham op for å være med «Strassbourg» som tolk.

Han lot meget forbauset over at jeg ikke hadde fått beskjed om dette, men bad mig allikevel tale hans sak hos admiral Herr. I og for sig hadde jeg gjerne sett at mannen var blitt med, da han lot til å beherske det franske sprog meget godt. Det vilde derfor vært en lettelse å få hjelp til all den oversettelse jeg skjønnte der måtte bli. Imidlertid slapp det ut av mannen at han også var fast medarbeider i «Aftenposten», og jeg fikk da mistanke om at dette med Wedel Jarlsberg ikke hang så riktig sammen. Jeg rådet derfor mannen til selv å fremføre sin sak for admiral Herr når han tørnet ut før vi skulde lette. Dette forsøkte han også. Høflig som alltid erklærte admiral Herr at hans historie var meget interessant når han bare vilde fremlegge sine legitimasjonspapirer. De manglet selvfølgelig, og admiralen beklaget da ikke å kunne hjelpe ham. Da jeg den følgende vinter var i Paris, fortalte jeg historien til minister Wedel Jarlsberg, som ikke engang kunde erindre å ha truffet vedkommende unge mann».

Historien hørtes temmelig apokryfisk. Redaktør Frøis Frøisland var minister Wedel Jarlsbergs intime venn. Hvis han hadde ønsket ministerens anbefaling for å få en journalist med «Strassbourg», vilde han sikkert fått den.

Jeg henvendte mig derfor til «Aftenposten»s redaksjon og spurte hvad den sanne sammenheng var. Man svarte mig, at redaktør Frøisland hadde hatt en samtale med den franske



Umberto Nobile (født 21. januar 1885, død 30. juli 1978) var ein italiensk luftfartsingeniør og polfarar, mest kjent for sine luftskip. Foto frå Wikipedia.

minister i Oslo og bedt ham telegrafere til admiral Herr og anbefale at en av «Aftenposten»s yngre medarbeidere kunde få følge med «Strassbourg». Dette hadde ministeren lovet, formentlig under forbehold av sin regjerings samtykke. Så er journalisten blitt sendt opover. Av en eller annen grunn var ingen telegram fra den franske minister ikke innløpet. Det er altså denne anbefaling journalisten har spurt etter, og denne forespørsel har altså hr. Hovdenak misforstått, enten han nu ikke har vært riktig våken – han blev jo purret – eller han ombord i «Strassbourg» ikke har forstått norsk tilstrekkelig godt.

I hvert fall blev dette angrep avslått. Men dermed var man ikke ferdig med pressen.

Under sommerens kryss var eteren til stadighet fylt av telegrammer fra journalister tilhørende mange land. De holdt med enorme telegraferingsutgifter en engstelig ventende verden

underrettet om hvad der hendte i isen den sommer. De telegraferte om Nobiles ulykke og om hans redning, om Malmgrens død, om ballongpartiet, som aldri kom til rette, om flyvernes heltebedrifter, om Roald Amundsens forsvinnen, om isbryterne som langsomt nærmet sig de forulykkede italienerne osv. osv.

De sendte kort sagt gjennom luften mot fiks kontant betaling til den norske statstelegraf beretningen om en av de største og mest spennende ishavstragedier som noensinne er utspillet.

Så kom også «Veslekari» og vilde blande sin røst inn i det mektige kor. Den hadde forbindelse med den norske presse og med verdenspressen. De orlogsflåter som manøvrerte i Grønlandshavet hadde ikke kunnet få sine rapporter igjennom i konkurranse med pressen.

Orlogsmennene telegraferte gratis og intet menneske utenfor marinekommandoene ofret deres meddelelser en tanke. Enten det gjaldt brendsforsyningen, deres seilaser til og fra Grønlandsisen, deres proviantturer eller deres gjensidige visitter, så stod verden så temmelig likegyldig overfor det alt sammen. Derfor var det også ordnet slik at det var statstelegrammer de sendte, fortrinsberettiget for pressens lengselsfullt ventede depesjer. Dette var stillingen. Efter at «Veslekari» var kommet op i isen gikk det flere dager uten at det kom noensomhelst underretning fra ekspedisjonen. Vi visste skuten var gått inn i isen. Derefter blev det ganske stille. Hvad var hendt? Var den trådløse telegraf blitt ubrukbar? Eller var det noe værre? Vi visste at ekspedisjonen vilde ta den ytterste risiko for å gjennomføre sitt forehavende. Ingen kunde vite hvad der vilde hende.

Den 13. juli kl. 5.45, altså hele 9 dager efter avgangen fra Tromsø innløp et telegram fra Tryggve Gran, avsendt 12. juli kl. 13.15, hvori han gjorde opmerksom på at telegraferingen vanskeliggjøres som følge av marine-telegraferingen. Han foreslo at vi skulde gjøre motfor-holdsregler. Det blev nu en stund ganske

livlig. Det som hendte fremgår av følgende brev fra komitéens formann til statsminister Mowinckel, datert 13. juli 1928:

Hr. Stats- og utenriksminister Johan Ludwig Mowinckel, her.

«Da der fra «Veslekari ikke var inløpet noe telegram siden lørdag, telegraferte jeg som formann i avisenes komité til Tryggve Gran tirsdag formiddag og bad ham telegrafere. Jeg fikk intet svar, og sendte derfor igårmorges et nytt telegram, denne gang adressert til islosen, men da dette heller ikke var besvart i går middag, henvendte jeg mig til trafikksjef Engset i Telegrafstyret og bad ham gjennom Svalbard Radio undersøke om man hadde forbindelse med «Veslekari».

Idag kl. 6 mottok jeg følgende høist forbløffende telegram fra major Gran:

«Våre pressetelegrammer vanskeliggjøres ved marineautoritetenes inngripen. Søk motforholdsregler, ellers isolert. «Veslekari» gir «Strassbourg» daglig rapport. Alt vel. Gran».

Jeg vet i dette øieblikk ikke hvem der har gitt ordre til eller med hvilken rett man har stanset telegrammene fra «Veslekari», men da det åpenbart er krefter i bevegelse, som kan gripe inn i ekspedisjonens arbeide for å redde Roald Amundsen, tillater jeg mig herved å anmode Dem, hr. statsminister om å sørge for, at telegrammer fra «Veslekari» befordres som statstelegrammer, altså med fortrinsrett, så der ingen misforståelser kan være om, at de skal befordres.

Hvis den kongelige regjering ikke skulde se sig istand til å imøtekomme dette ærbødige andragende, vil jeg se mig nødt til å henvende mig til den franske regjering og be den om villigst å besørge «Veslekari»s telegrammer over «Strassbourg», som jeg ser står i daglig forbindelse med major Gran.»

Brevet var kanskje litt pågående i tonen, men det var også en deilig situasjon vi var oppe i. Ekspedisjonen arbeidet under forhold, hvor alt kunde hende. Kanskje kunde den selv komme til



Kart Frå Wikipedia.

å trenge hjelp. Muligens fant den «Latham»-ekspedisjonen i en sådan tilstand, at det gjaldt hurtig å tilkalde mere hjelp av en eller annen art. Vi kunde risikere at det hendte de mest skjebnesvangre ting i forbindelse med ekspedisjonen uten at vi blev underrettet, fordi telegrafene var optatt med en eller annen militær rapport. Våre telegrammer var blitt stoppet dag efter dag og behandlet som foraktelige pressetelegrammer, fordi der skulde sendes utførlige rapporter om orlogsfartøienes eskadrebevegeser i åpent hav mellem Svalbard og Grønlandsisen. Vi var avskåret fra forbindelse under hvilke som helst omstendigheter.

Statsminister Mowinckel svarte øieblikkelig elskverdig i telefonen at han personlig hadde gitt ordre til at «Veslekari»s telegrammer skulde behandles som statstelegrammer.

Det ordnet sig således med telegrammene. Vi hadde imidlertid uten å ane det brudt inn i en verdenshistorisk plan og foregrepet begivenhetenes gang. Men så optatt var vi alle mann av

den tanke at det hastet å finne «Latham»-ekspedisjonen, mens det ennå kunde være håp om at dens medlemmer var levende, at det ikke hadde gjort noen forskjell, om vi hadde kjent alverdens sjøstrategiske hemmeligheter.

Noe stort avbrekk i orlogsmanøvrene gjorde det jo heller ikke. Eskadreseilasene i åpent farvann blev drevet i alt vesentlig uforstyrret. Havet mellom Tromsø – Svalbard og Grønlandsisen blev i uker og måneder avpatruljert. Hvis «Latham»-ekspedisjonen hadde gitt sig til å farte omkring der ute, så vilde den sikkert blitt arrestert. Mere tvilsomt er det om den vilde blitt opbragt, dersom den hadde for stukket sig i Grønlandsisen. Det falt sig så at orlogsskibenes brenselbeholdning ikke strakk til stort mere enn til tilbaketuren, når de kom under iskanten for ikke å tale om at de ikke kunde gå inn i isen. Det blev således for det meste å dampe vestover Grønlandshavet til iskanten og så tilbake igjen.

Østsiden fikk man jo også avsøkt efter planen lenger ut på sommeren, da mere is var smeltet. Utsiktene til å finne ekspedisjonens deltagere levende var da blitt mindre enn i juli; men man kunde endog operere med «Veslekari» som enhet i den samlede flåte.

Den første «Veslekari»-ekspedisjon fant dessverre ikke noe spor efter «Latham». Jeg hitsetter efter major Tryggve Grans rapport til komitéen en kort omtale av selve turen.

Major Grans beretning lyder sådan:

«Søndag den 1. juli om morgenen drog «Veslekari» nordover fra Ålesund. Seks dager senere gikk skibet inn i østisen på omtrent 75 gr. 50 n. br. og 18 gr. østlig lengde. Til en begynnelse var isen nokså slakk men så begynte åpningene mellom flakene å bli mindre og tilslutt måtte Johan Olsen og kaptein Refsdal vise sine kunster for å få «Veslekari» inn mot landråken som i nordøstlig retning gav himmelen en mørkeblå tone. Det gikk, men nettop som farvannet blev friere, blev luften tettere og før man nesten fikk oppfattet det, rullet polartåken tykk og tett inn over skibet.

Vi fortsatte allikevel forsiktig nordover og om morgenen den 10. juli forankret vi i Kvalbukta på Svalbards østside. Ut på formiddagen lettet tåken endel og pr. motorbåt drog noen av oss land. Stranden dannedes av morenegrus og der var kilometers flate strekninger som uten større bearbeidelse kunde brukes til flyveplasser.

Mellem stenene rødmet og kretset de nydeligste blomstertopper. Her i Kvalbukta fantes der også en hytte som et «annekssjonskompani» hadde opført til rettferdiggjørelse av sine krav. Efter en



Jens Tryggve Herman Gran (født 20. januar 1888 i Bergen, død 8. januar 1980 i Grimstad) var en norsk flyger, offiser, fotballspiller, polarforsker og forfatter. Foto frå Wikipedia.

rekke timers omflakken i mudder og søle vendte vi temmelig våte og avkjølede tilbake til skibet.

Et polarland når det stormer og regner og hvis kyst bestrykes av skumsprøit, er ikke nettop det ideelle tilholdssted. Neste dag var været også

uværsiktig, men det var noenlunde siktbart og så stod «Veslekari» nordover inntil vi nådde Storfjordens ugjennemtregelige faste is. Da hjalp ingen kunster lenger – nei vi måtte lytte til «bøigens ord» gå utenom. Og utenom gikk vi – i tusenvis av små siksak østover mot Edgøya hvis sydvest spiss vi omsider nådde optil. Her var en nydelig liten havn og inne på en svær ørkenaktig slette stod en medtatt fangsthytte.

Atter gikk «Veslekari» til ankers og landet blev befaret. –

Vår plan gikk som før nevnt ut på å følge og undersøke en sone som kunde tenkes å innbefatte den kurslinje som «Latham» vilde ha fulgt ifall Amundsen hadde besluttet sig til en direkte flyvning mot luftskibet «Italia»s strandingssted. Fra dekk var synskretsen snever, men oppe fra tønne lå den matematiske horisont over to norske mil borte. En svær astronomisk kikkert var anbragt i dette «fuglerede» og ustanselig iakttokes isen landet og sjøen gjennom det optiske instrument.

Ved vår avreise fra Tromsø blev det av lokalkjente fangstfolk hevdet at det vilde bli umulig å komme nordenom Edgøya så tidlig på sommeren. De lokalkjente tok feil. Den 11. juli fant vi Freemansundet åpent og i det herligste solskinsvær passerte vi gjennom stredet.

Omgivelsene var storslagne. Steile – ville fjell rett av sjøen og så innimellom grønglitrende breer. For baugen lå Olgastredet og til vår glede fant vi at der mellom iskossene var svære råker som strakte sig både mot nord og syd. Dessverre gleden blev ikke langvarig, for før dagen var tilende, lå «Veslekari» klemmt mellom uhyggelige ismasser. Et spennende døgn oprant, men så plutselig slakket isen og vi fortrakk sydover mot Rekesøyene, hvor vi blev liggende henimot to døgn for tåke. Vår adspredelse i slike uhyggelige stunder var radioen og timevis kunde vi sitte og lytte til sang, musikk og nyheter som sendtes ut fra russiske, finske og svenske stasjoner. Disse Rekesøyer var golde og uhyggelige, men allikevel hadde erfugl i

massevis søkt hjemstavn blandt steinene og i revnene.

Den 15. juli stod vi atter nordover med den hensikt å søke over mot Kong Karls Land. Helt til middag den 16. gikk det bra, men så med ett kom «Veslekari» likesom i en skruestikke. Veldige ismasser tårnet sig rundt skuten, og en underlig følelse av maktesløshet snek sig inn i ens indre. Her var intet annet å foreta sig enn å gi sig skjebnen ivold. De følgende dager blev av imponerende skjønnhet. Solen skjen fra en skyfri himmel bortover den hvite ubrutte ørken.

Den 17. juli åpnet der sig en råk et stykke fra skibet og ved hjelp av dynamittsprengninger lykkedes det efter meget strev og møie å nå «dammen» mellem isflakene. Dette skritt mot frihet efterfulgtes av flere. «Veslekari» brøitet sig fremover, og onsdag den 18. juli om eftermiddagen var vi atter i noenlunde åpent vann under Barentsøyas østkyst. Planen å nå tvers over Olgastredet måtte opgis og vår interesse måtte rettes mot et annet felt.



«Veslekari» ekspedisjonen i 1928. Avsted trasket vi med en velpakket slede på slep. Foto frå Wikipedia.

Den kveld landsattes løytnant Reistad, Leif Lier, dr. Mossige og jeg, og avsted trasket vi med en velpakket slede på slep. Slik sledeferd ved sommertider på Svalbard hører ikke nettop til de behageligste man kan foreta sig for å strekke sine lemmer. Mudderpytter – bekkeleier og knedyp sneslaps må legges akter før man når op til den faste og farbare innlandsis.



«Veslekari» i 1928. Foto Yksnøy.

Allikevel – denne tur blev til tross for slitet et godt minne. Sol – tåke – storm og stille vekslet på vår ferd og pollandet trådte frem for vårt blikk i sin rette belysning. Vi nådde også våre mål. Helbysund-avsnittet blev avsøkt, men der som overalt ellers kun negative resultater. På tilbakeveien da vi lå leiret oppe på innlandsisens hvite platå, hørte vi i nordvestlig retning motordur.

To dager senere da vi nådde tilbake til «Veslekari», fikk vi vite at den svenske flyvemaskin Uppland hadde fløiet nedover Storfjorden og at premierløytnant Lützow-Holm hadde fløiet gjennom Hinlopenstredet til Helby Sundet. Svalbards østkyst var således avsøkt så godt det lot sig gjøre og kaptein Johan Olsen og jeg bestemte oss derfor til å henlegge vårt virke til strøket om De Tusinde øer. «Veslekari» stod derfor tilbake gjennom Freemansundet og så sydover for full damp.

Torsdag den 24. juli blev en spennende og oplevelsesrik dag. Om formiddagen hadde noen av oss vært i land på en av Tusindøene og der funnet en fangstmanns grav som helt var blitt

ødelagt av isbjørner. Skjelettet av den avdøde lå spredt omkring på de golde holmer. Vi tok derfor kraniet med oss ombord for å jordfeste det inne ved hytten på Negerpynten.

På veien dit inn kjørte «Veslekari» tross loddskudd og stor forsiktighet høit på grunn. Situasjonen var ikke hyggelig. Kom drivisen vilde skuten være i fare. Skibets krenkning var jo ved lavvann omkring 40 gr. Vi følte oss alle ille tilmåte ombord den kveld og der var dem som mente at vi snarest mulig burde komme iland med fangstmannens jordiske rester.

Dette blev også gjort og vår avdøde landsmann fikk en sømmelig grav med ville blomster og grønn mose. Ti timer efter denne ceremoni inntraff høivann. Seil blev satt. Maskinen kjørt under full trykk, varpankere satt ut akter og forskibet lettet for all vekt – men nei, «Veslekari» rikket sig ikke. Vi holdt på å opgi alt håp da vinden plutselig øket til kuling. Det hjalp. Skibet krenget, tok så til å svaie for likesom med et rykk å sige akterover.

En vidunderlig fornemmelse – – –

Skyndsomt fikk vi derpå «Veslekari» ut i rum sjø. Noen skade hadde skibet tilsynelatende ikke fått ved grunnstøtningen. Kursen blev nu lagt over mot Svalbardkysten. Denne fulgtes så kloss som mulig og natt til torsdag rundet vi Sydkapp.

Den følgende dag forankret «Veslekari» i Hornsund. Her støtte vi på forfatteren Lars Hansen som tilbragte sommermånedene med å skjerpe efter mineraler. Den celebre forfatter levet villmannens herlige, men primitive liv. Av Lars Hansen fikk jeg vite at kaptein Wisting befant sig under kysten av selve Sydkapp, og da jeg av forskjellige grunner ønsket å få hilse på Wisting, dampet «Veslekari» om kvelden sydover.

Utpå natten et stykke fikk vi «Bergmester»-skuten i sikte og en time senere var vi på siden av den. Wisting stod på dekket. Da han fikk se mig, ropte han «noe nytt!» Nei dessverre, svarte jeg. Han rystet på hode og forblev stum. Så kom Wisting ombord til oss. Jeg oplyste ham om vårt arbeide og spurte ham til slutt om han eventuelt var villig til å lede en ny «Veslekari»-ekspedisjon.

Kaptein Johan Olsen og jeg kunde ikke reise ut på nytt tokt. Wisting erklærte sig villig til det. En times tid blev denne Roald Amundsens trofaste venn og ledsager ombord hos oss. Så drog han tilbake til skøiten. Jeg tørnet derpå inn i min køie og da jeg atter våknet var «Veslekari» ute på det frie bølgende hav – kanskje nettop der hvor de menn vi søkte hadde funnet en sjømanns ærefulle grav. Reisen var i realiteten tilende og i mine tanker takket jeg mine prektige ledsagere for samværet. De hadde gjort sitt ytterste og at ferden blev resultatløs skyldtes ikke dem. — —

Den annen ekspedisjon forberedes

Kaptein Olsen skulde på hvalfangst. Major Gran og ingeniør Lier ønsket også å fratræ.

Det samme gjaldt løytnant Reistad og radio-telegrafisten Haffstad. Dr. Kjell Mossige blev stående ombord og varetok på en utmerket måte komitéens interesser inntil kaptein Wisting kom ned fra Svalbard.



Oscar Wisting (1871-1936)

Oscar Wisting var Roald Amundsens mest betrodd og trofaste ekspedisjonsmedarbeider. I totalt 16 år jobbet han sammen med og for Roald Amundsen om bord i Fram, Maud og luftskipet Norge, og de to menn sammen ble de første som nådde både Sydpolen og Nordpolen. I 1928 ble Wisting spurt av Amundsen om han ville være med på å lete etter Umberto Nobile og luftskipet Italia, men – og heldigvis for ham – ble det ikke plass om bord i Latham-flyet på vei til Svalbard, og han unngikk derved å forsvinne i havet sammen med mannen han hadde fulgt trofast i 16 år. Wisting ledet en leteekspedisjon med selfangstskuta Veslekari etter Latham-flyet, før han gav opp ekspedisjoner for godt og gjenopptok sin ungdomsglede med turer til skogs og fjells. (Kjelde og foto: Frammuseet.)

Det var på dette tidspunkt tvil om det kunde være til noen nytte å fortsette å lete. Efter grundig overveielse kom man til det resultat at søkningen skulde pågå så lenge det var det ringeste håp for å finne spor efter «Latham». Ingen mulighet skulde lates uforsøkt. De fleste

var dog på dette tidspunkt klar over at utsiktene til å finne «Latham»-ekspedisjonens deltagere levende, var meget små.

Saken blev grundig debattert i et møte i den store komité den 28. juli. Blandt det som vakte visse betenkeligheter var risikoen for at skuten kunde fryse inne under den påtenkte tur til Franz Josephs Land. En overvintring der var jo en alvorlig sak. Otto Sverdrup anbefalte, at man om det var mulig skulde benytte en isbryter istedenfor «Veslekari». En brukbar isbryter var dog ikke lett å få fatt i. Det endte med at man blev enig om å sende en ny ekspedisjon til farvannet omkring Franz Josephs Land.

Det neste spørsmål som måtte avgjøres var om «Veslekari» skulde rebefraktes eller man skulde søke å få et annet fartøi. Arbeidsutvalget blev tilbudt flere ishavsskuter, men de var alle mindre brukbare enn «Veslekari». Det blev forhandlet mellom arbeidsutvalget og skibets redere, og det lykkedes å få betraktningen i orden på gunstige vilkår. Den 30. juli telegraferte vi til Wisting, at «Veslekari» var rechartret og skulde avgå i slutten av uken fra Tromsø eller Harstad.

Det var dog meget som skulde gjøres først. Skibet hadde vært på grunn og måtte i den anledning underkastes dykkerundersøkelse m. v. Dets utrustning, proviantering og kullbeholdning skulde kompletteres. Assuransen måtte ordnes. Kort sagt skuten skulde utrustes påny. Det verste var, at den trådløse telegraf måtte fornyes. Som leder av denne ekspedisjon var vi så heldig å få kaptein Wisting.

Allerede den 27. juli hadde Tryggve Gran i et trådløst telegram meddelt, at kaptein Wisting var villig til å gå ombord i «Veslekari» som leder av en ny ekspedisjon. Komitéen mottok meddelelsen med begeistring.

Den 30. juli sendtes telegrafisk forespørsel til kaptein Wisting for å få bekreftet, at han var villig til å overta ledelsen av den nye ekspedisjon. Dagen efter forelå Wistings svar, han mottok tilbudet og meddelte, at han vilde avgå fra Longyearbyen med «Heimland» til Tromsø så snart skibet hadde fylt kull og vann.

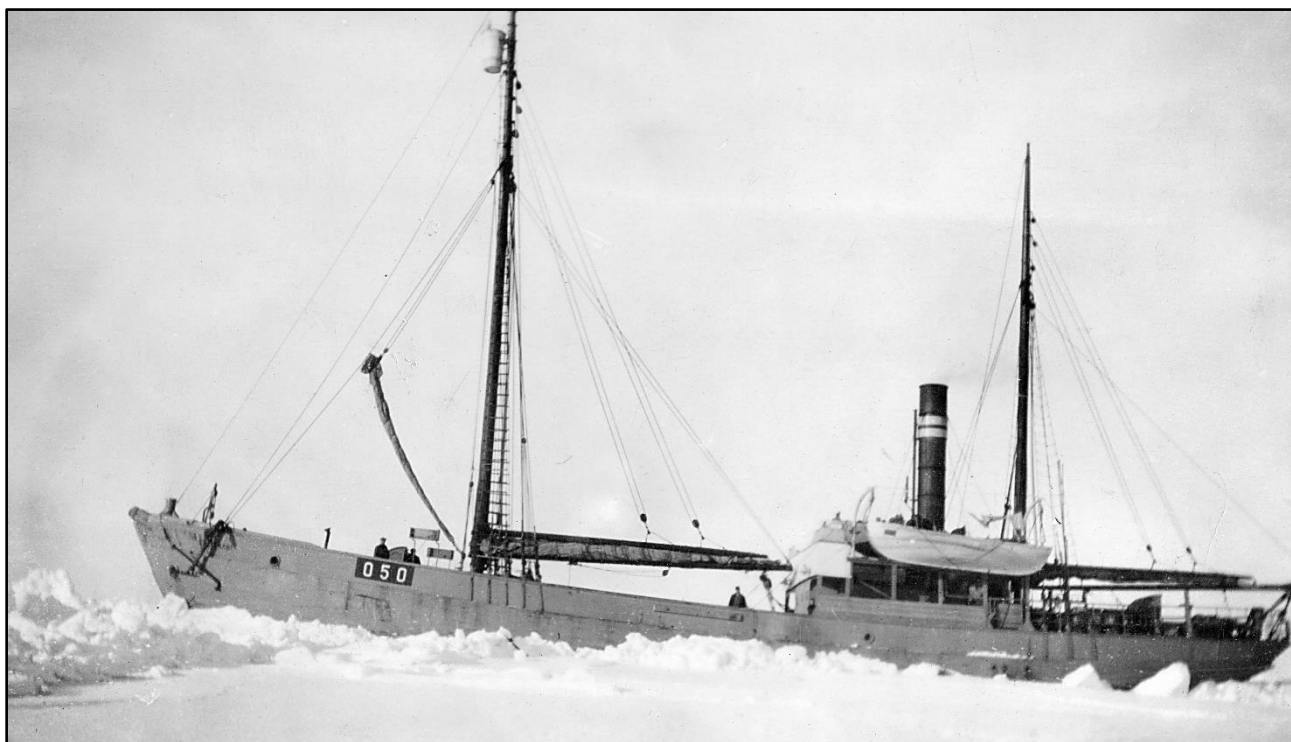
Den 2. august gikk et brev fra arbeidsutvalget til kaptein Wisting, hvori man takket ham for at han vilde stille sig som leder av turen til Franz Josephs Land og gav ham de nødvendige meddelelser. I begynnelsen av brevet heter det:

«Hvad ettersøkningen angår, har De helt frie hender til å disponere som De selv synes er best og mest forsvarlig under hensyntagen til skibets sikkerhet og et godt resultat».

Det blev deretter gitt Wisting meddelelse om innsamlingens forutsetning, skibets befraktning, assurance og en rekke andre forhold. Kaptein Wisting har således allerede 2. august fått helt frie hender med hensyn til ekspedisjonens ledelse innenfor den ramme som var optrukket ved selve formålet. Dette skjedde før kaptein Wistings ankomst til Tromsø. Spørsmålet om formen for samarbeide med andre ekspedisjoner var i det hele tatt ikke drøftet med kaptein Wisting. Det tidsbefraktede fartøi kunde ikke anvendes anderledes enn til det formål det var leiet og assurert for. Lederne av såvel den siste som den første ekspedisjon hadde for øvrig full anledning til å samarbeide med hvem som helst på den måte han selv fant best, forsåvidt det kunde forenes med ekspedisjonens formål.

Det er berettiget å understreke dette fordi det er kommet ut det rykte om at «Veslekari» blev liggende i Tromsø forsinket, mens det pågikk en strid mellom hr. Wisting og komitéen om hvorvidt man skulde stille «Veslekari» under marinekommando. Grunnlaget for dette rykte er sannsynligvis følgende episode:

Da kaptein Wisting ankom til Tromsø den 5. august, var den trådløse telegraf ombord i «Veslekari» ubrukkelig. Dr. Kjell Mossige hadde telegrafert efter reservedeler og der var korrespondert om saken. Det var gått noe galt. Stasjonen var ikke i orden. Kaptein Wisting var så forarget som den mann i det hele kan bli over at fartøiet ikke var seilklart og han av den grunn ikke kunde komme avsted. Komitéens formann var sint fordi ekspedisjonen blev forsinket. Så røk de sammen i telefonen. Begge uttalte sig meget tydelig, men det blev ikke noe ordentlig



*«Veslekari» fast i isen under selfangst i 1926.
Foto Anton Sulebakk, Ishavsmuseets arkiv.*

skjenneri allikevel. Jeg gikk dessverre glipp av den sjeldne opplevelse å ha hatt en ordstrid med kaptein Wisting. Tromsø kunde ikke høres i Oslo og Oslo ikke i Tromsø. Kraftsatsene måtte gjentas av telefonistinnen i Trondheim. Det var en dame med en ren englestemme. Hun gjengav nøiaktig, smukt og elskverdig våre uttalelser ord for ord. Virkningen av denne gjentakelse var i høi grad komisk. Kraftuttrykkene hadde ikke på noen måte den effekt, som uttalelsene vilde hatt om de var kommet frem som direkte treffere. Det blev snart enighet om at Wisting skulde skaffe en ny trådløs stasjon, ombord så hurtig som mulig uten smålige hensyn til omkostningene.

En eller annen må ha lyttet ved døren under den hissige telefonsamtale, enten det nu var i Oslo eller på Tromsø. Derfra skriver sig antagelig fabelen om at det var en strid mellem komitéen og Wisting om kommandoforholdet.

Det var i det hele tatt aldri noen strid eller noe motsetningsforhold mellem komitéen og kaptein Wisting utover den nettop omtalte ordveksling som i egenskap av strid var høist

mislykket. Kaptein Wisting har bekreftet at dette er riktig i et brev til en av komitéens medlemmer.

Historien om stridigheter mellem Wisting og arbeidsutvalget er også gått over i kaptein Hovdenaks bok, «Roald Amundsens siste ferd».

Side 141 forteller Hovdenak følgende:

«Før avreisen fra Tromsø hadde major Gran lovet å forsøke å bevege «Veslekari-komitéen i Oslo til å la Wisting få ledelsen og la fartøiet gå inn som ledd i den almindelige avspøkning østover. Imidlertid varte det nokså lenge før det kom til forståelse. Komitéen var nok mere enn villig til å la kaptein Wisting få ledelsen, men derimot vilde den ikke ha noe å gjøre hverken med kommanderende admiral eller med «Strassbourg».

Det var nok «Strassbourg»s mangel på sympati for pressens telegrammer som hadde satt komitéen i harnisk. Som før nevnt var vi alt annet enn gunstig stemt overfor sådanne telegrammer, men det er på den annen side ingen tvil om at komitéen gav «Strassbourg» skylden for den blokkering av radiotelegrafen som var forårsaket såvel av den norske presse som av pressens utenlandske kolleger. Faktum var jo at forbindelsen mellem «Strassbourg» og

«Veslekari» også i lange tider hadde vært hindret. «Strasbourg» hadde forsøkt å formidle de første pressetelegrammer fra «Veslekari», og de korte meldinger vi senere fikk fra den, blev videresendt den regulære vei gjennom kommanderende admiral. Men komitéen mistenkte oss som sagt med urette for å ha hindret dens forbindelser.

Kaptein Wisting var selvfølgelig fullt klar over nødvendigheten av samarbeide hvis der skulde bli system i eftersøkningen, og forlangte derfor at komitéen skulde gå med på dette hvis han skulde ha ledelsen. Overfor Roald Amundsens mangeårige, trofaste medarbeider var der ikke annet å gjøre enn å gi sig.»

Før kaptein Hovdenak skrev dette vås hadde han satt sig i besiddelse av «Veslekari»-komitéens dokumenter.

I disse fantes overveldende bevis for at Wisting allerede mens han var på Svalbard var engagert som leder av den annen «Veslekari»-ekspedisjon og hadde fått frie hender til å samarbeide med hvem som helst, så langt komitéen selv hadde anledning til å gå i så henseende. Den uriktige fremstilling kan således ikke skyldes mangel på faktisk opplysning. Det viste sig da også at de grenser for Wistings handlefrihet som innsamlingsbetingelsene satte ikke dannet noen hindring for samarbeidet under den annen «Veslekari»-ekspedisjon. Kaptein Wistings syn på søkningen efter den østlige rute fremgår av følgende uttalelse i hans bok «16 år med Roald Amundsen», side 201:

«Majoriteten mente man burde søke på vestsiden (av Svalbard) mens en minoritet holdt på, at også de østlige farvann burde gjennom-søkes – ingen mulighet måtte lates uforsøkt. De offentlige hjelpeekspedisjoner konsentrerte alt sitt arbeide på vestsiden og nedla et fortjenstfullt arbeide der, men minoriteten gav sig heldigvis ikke og arbeidet iherdig videre.»

Den 6. august mottok komitéen et telegram fra kaptein Wisting, hvori det heter:

«Efter min mening er det mest sannsynlig at Amundsen om landing eller marsj foretatt østenfor nordostlandet har søkt mot Gilles ø eller Victoria ø da det ikke er ualmindelig at disse øer også avsesøkes av fangstfartøier, stop foreslår derfor at «Veslekari» først foretar avspøkning i dette farvann, stop denne min plan om «Veslekari»s avspøkning av ovennevnte område bifalles også av admiral Strassbourg da allerede Hobby såvel som fangstskuter underveis Franz Josephs.»

Samme dag telegraferte komitéen til Wisting:

«Telegram mottatt. Bekrefter telefonsamtale hvorefter De har frie hender lede eftersøkningen innenfor befraktningskontrakten. Aksepterer Deres plan.»

«Veslekari»s telegrafstasjon voldte mange vanskeligheter og forsinket ekspedisjonen i 2 døgn. Men endelig den 9. august kunde Wisting telegrafere til komitéen:

«Kort- og langbølge iorden. Avgår kl. 20.»

I et brev om saken heter det, at man hadde måttet kjøpe og låne gniststasjon, kortbølgestasjon osv. fra Tromsø og omliggende distrikter og hatt tre mann i arbeide med monteringen. Dyrt blev det og et merkelig anlegg var det, mon det gjorde tjenesten.

I et møte i arbeidsutvalget den 4. august 1928, hvor major Gran og løytnant Reistad var tilstede, blev atter spørsmålet om flyvemaskiner optatt. Både gjennom Utenriksdepartementet og gjennom direktør Gulliksen var det gjort undersøkelser om det var mulig å skaffe maskiner i Sverige. Spørsmålet blev inngående drøftet, men man stod fremdeles overfor den vanskelighet ikke å kunne få passende maskiner. På direkte spørsmål fra formannen til major Gran om hvordan han anskuet chancene for å finne «Latham» i Franz Josephs Lands område, svarte major Gran følgende:

«Efter de undersøkelser han hadde foretatt i Tromsø var det overveiende sannsynlig at «Latham»-ekspedisjonen er styrtet ned eller er blitt tvunget ned efter 3 – 4 timers flyvning og

at besetningen er omkommet. Man antok at overhete motorer var årsaken».

Ved betraktningen av «Veslekari» tilbød rederiet å slå leien ned vesentlig på betingelse av at der kunde drives fangst. Dette spørsmål voldte en hel del diskusjon og blev bl. a. drøftet i ovennevnte møte. Det blev overlatt til kapt. Wisting å bestemme i hvilken utstrekning «Veslekari» på sin tur til Franz Josephs Land skulde drive fangst.

Om den annen «Veslekari»-ekspedisjon beretter kaptein Wisting i sin bok «16 år med Roald Amundsen». Etter å ha omtalt de forutgående begivenheter, sin ankomst til Svalbard og organisasjonen av «Veslekari»-ekspedisjonene og ventetiden på Svalbard, forteller kapteinen først om sin deltagelse i ettersøkningen på vestsiden av Svalbard. Vi gjengir det her, fordi det gir inntrykk av hvilken stilling Roald Amundsens venn inntok under sommerens ettersøkninger. Han skriver:

«Jeg på min side følte trang til å delta i ettersøkningen. Allerede på turen over fra Norge til Svalbard hadde vi jo hørt hvad som var passert, så jeg var meget nedfor der jeg gikk uten å kunne foreta mig noe. Heldigvis kom marinens fartøi «Michael Sars» innom Advent Bay, og da jeg blev spurt om jeg vilde gå med den ut en kortere tur som islos, slo jeg til med det samme.

Fra forsvarsministeren hadde jeg mottatt følgende telegram: «Forsvarsministeren forespør om De kjenner noe til Roald Amundsens flyverute og i tilfelle bedes dette meddelt omgående hertil». Jeg svarte, at Roald Amundsen overfor mig hadde uttalt, at meningen var å fly direkte fra Tromsø til Kings Bay, men noe mere visste jeg heller ikke. Roald Amundsen har jo alltid vært en overraskelsens mann så det kunde jo naturligvis tenkes, at han hadde satt kursen like mot Nobiles leir – men ingen av oss visste jo noe sikkert.

Jeg var ute med «Michael Sars» i åtte dager, men måtte vende tilbake til Advent Bay med uforrettet sak. Jeg skulde vært ule ennu en tur med fartøiet, men efter konferanse med admiral



«Veslekari» sett frå tønna. Foto John Giæver 1929.

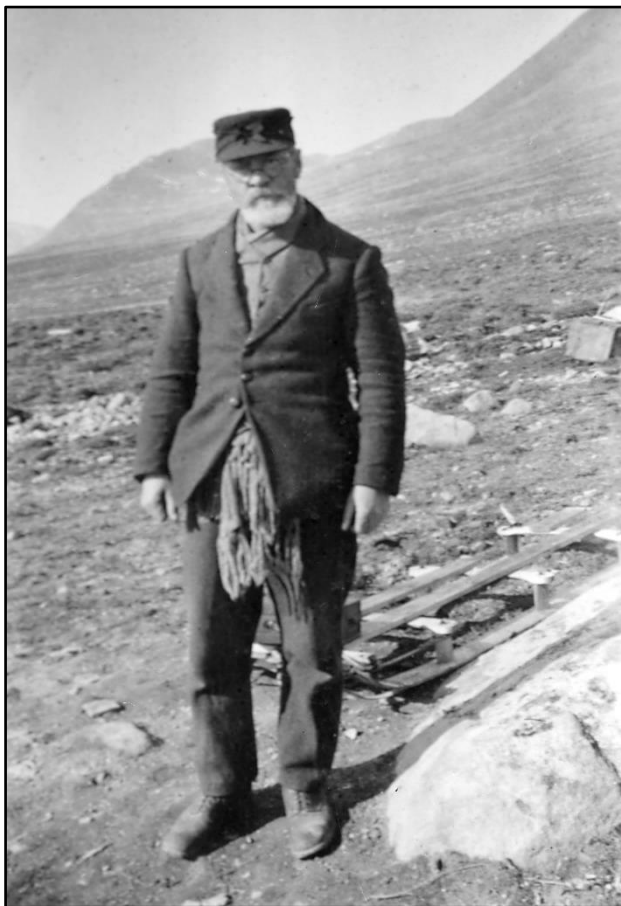
Herr på den franske krysser «Strassbourg» blev det bestemt, at jeg skulde få bergmesterens skøyte for med den å foreta en avspøkning av kysten fra Bellsund rundt Sydkapp til Davis Harbour med undersøkelse av de på denne strekning værende hus og hytter, samt av drivisen i farvannet rundt omkring.

Docent Hoel som i grunnen disponerte skøyten for en opmålingstur, stillet sig øieblikkelig imøtekommende og overlot mig den, ja ikke nok med det, jeg fikk til og med lov til å disponere hans folk. Den 18. juli la vi ut og tilbragte tiden til den 28. med å løse denne opgave, men det var intet spor å finne efter «Latham».

Den 27. møtte vi «Veslekari» som da lå ute på sin første tur, og jeg var en tur ombord. Major Gran som ledet denne tur, spurte mig om jeg vilde overta efter ham, da han skulde reise hjem. «Veslekari» hadde vært på grunn og måtte til Tromsø for eftersyn. Jeg var så nedfor og så mørkt på situasjonen, at jeg ikke kunde svare med det samme. Lysten var nok der, men –.

Den 30. juli mottok jeg imidlertid følgende telegram fra løytnant Amundsen:

«Vil du eventuelt gå ut med «Veslekari» som leder ekspedisjonen Franz Josephs Land. Kan du komme Tromsø eller skal «Veslekari» hente dig Svalbard. Telegrafer Domaas Sjøfart.»



*Dosent Adolf Hoel, her på Grønland i 1932.
Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.*

De andre hadde altså ikke opgitt håpet, men hang ennå i, så hvorfor skulde så også ikke jeg være med til siste sekund? Jeg svarte derfor øieblikkelig løytnant Amundsen:

«Når du vil, går jeg med «Veslekari». Telegram fra admiralen «Strassbourg». «Heimland» tar mig til Tromsø.»

Den 5. august kom jeg til Tromsø. «Strassbourg» og «Veslekari» lå da på havnen.

I konferanse med admiral Herr blev det den følgende dag bestemt, at vi på vårt neste tokt med «Veslekari» skulde avsøke et område beliggende mellom to linjer som man tenkte sig trukket fra Victoriaøen i S.O.-lig retning – og fra Kap Mohn på Nordostlandet til Kong Karls Land i S.O.-lig retning.

Den 9. om aftenen kom vi oss avgårde og den 12. passerte vi Hopen på øst-siden. Samme dags aften nådde vi iskanten på 77 gr. N. br. og 26 gr. lgd. O. Vi arbeidet oss nu frem gjennom isen et

stykke, men måtte snu og ty ut i åpent vann igjen. Flere fangstskuter praiet vi og spurte efter «Latham», men ingen hadde sett noe. Langsamt drev vi til sine tider viljeløst med isen for atter til andre tider å kunne få klort oss et stykke frem. Den 30. lå vi oppe under østkysten av Storøya, som vi inspiserte meget nøie med kikkert. Vi fikk da se en mast som var reist inne på øya. Vi gjorde båten klar under stor spenning. Hadde vi allikevel vært heldige? Skulde vi viere så lykkelige å møte dem vi lette efter? Allehånde gjetninger blev fremsatt på veien inn mot land, men dessverre. Det viste sig å være et depot, samt karter nedlagt av D/S «Braganza» som var leiet til eftersøkningsarbeide av italienerne. Det var bestemt for «Italian»s ballongparti og «Latham»s folk.

Herfra gikk vi over mot Gilles land. Her kom vi oss ikke i land for isbaksen kom settende mot oss, så vi forstod at skulde vi ikke løpe den risiko enten å bli skrudd ned eller fryse inne og bli tvunget til overvintring, måtte vi se å komme oss vekk og det litt brennfort. Særlig den siste utsikt var ikke noe tiltalende med en besetning på 18 mann uten vinterutstyr og med en minimal kull- og proviantbeholdning.

Vi valgte derfor å trekke oss tilbake samme vei vi var kommet og søkte mot Kong Karls land. Imidlertid mottok vi den 4. september ordre fra «Veslekari»-komitéen om å avsøke sydkysten av Sydostlandet–Edgeøen, da fangstfolk hadde rapportert, at de hadde sett røksøiler i land. Underveis ditt møte vi to fangstskuter og fikk skipperen ombord til oss, og merkelig nok så var dette de selvsamme folk som mente at de hadde observert røken, så her fikk vi da i hvert fall førstehånds-informasjon. De opgav oss nøiaktig stedet de hadde sett røken, men sa samtidig, at de hadde vært meget langt av.

Den 7. kom vi i tindrende sol op mot Stone Foreland. Vi kunde se alt ganske tydelig. Langs land var der landråk som var bred og dyp nok for fartøiet. Kysten blev befart meget nøie av tre mann i land, samt av motorbåten langs stranden. Dessuten kunde utkikken fra tønne se langt



«Braganza» som var leiet til eftersøkningsarbeide av italienerne.

innover land og isbreen, men der fantes ingen spor av ildsteder eller folk.

Herfra arbeidet vi oss nedover mot Svalbards østkyst, idet vi hadde tenkt oss en tur op i Storfjorden, men blev stoppet der av svær is så vi i stedet forsøkte å gå mot Sydkapp.

Den 11. fikk vi ordre fra komitéen om å avsøke havet mellom Hopen og Sydkapp og så senere ned mot Bjørnøya, og endelig den 13. fikk vi telegram om å avslutte eftersøkningen og gå til Tromsø, hvortil vi ankom den 15.

Hele arbeidet hadde vært resultatløst. Under hele turen – i åpent vann, i isen og langs land, blev der aldri spart på hverken skute eller folk. Skibet var ypperlig. Jeg lurte mange ganger på hvordan et så lite fartøi kunde tåle alle de hårde trykk og voldsomme støt det blev utsatt for – men holdt gjorde det, selv om det mangan gang knaket temmelig stygt.

Var skuten god, så var mannskapet det ikke mindre. Det var som om her mann følte det store ansvar som lå på hans skuldrer. Like fra kaptein Rekdal og ned til yngste mann ombord. Vi var sendt ut for innsamlede midler det var så å si den norske nasjons private hjelpeekspedisjon efter Roald Amundsen.

Værforholdene hadde vært ytterst slette den hele tid. Vi hadde således, fra «Veslekari» kom inn i isen, til hun forlot Svalbard, bare tre klarværsdager, og det er ikke meget.

Ettersøkningen bragte ikke det resultat som alle hadde håpet på, men vi år alle resignere og slå oss til tåls med, at vi har gjort hvad der stod i vår makt, like fra den lille pike som tømte sin sparebøsse i en avisekspedisjon for være med å bidra til «Veslekari»-ekspedisjonen, til oss som lå ute i isen og til dem som ledet det hele i Oslo.»

Mens kaptein Wisting var ute på sin tur med «Veslekari» innløp meddelelse om funnet av flottøren.

Mens kaptein Wisting var ute på sin tur med «Veslekari» innløp meddelelse om funnet av flottøren, som nedenfor skal nærmere omtales. I den anledning opstod spørsmålet om etterforskningen skulde avsluttes, eller «Veslekari» fremdeles skulde fortsette. Fartøiet befant sig da ved Gilles Land. Man hadde telegrafert til Wisting og meddelt ham funnet av flottøren, og samtidig sagt, at han vilde motta forholdsordre fra Oslo. Saken blev inngående drøftet i et møte den 4. september av den store komité. Det blev så telegrafert til ham at «Veslekari» skulde fortsette å lete.

Den 10. september holdtes et nytt møte hvori bl. a. meddeltes, at «Veslekari» ifølge telegram fra Wisting hadde fått en mindre propellskaade.

Den fungerende formann, redaktør Frøisland, hadde telegrafert og spurt om kaptein Wistings mening om å fortsette og denne hadde svart, at etterforskningen ansåes nytteløs, såvel på grunn av den fremskredne årstid som de tiltagende vanskelige isforhold. Man besluttet å telegrafere til kaptein Wisting, at man var enig med ham i at det ansåes håpløst å drive ettersøkningen lenger, men at man vilde anse det ønskelig om han gikk langsomt sydover i zik-zak kurser.

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 vinnnersjanse. 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 sende SMS «Grasrotandelen 997304527» til 60000



Natt på museet 2024

Av Beathe Holstad

Fredag 2. februar og laurdag 3. februar var det tid for årets utgåve av «natt på museet» for born i alderen 10-12 år.

I løpet av desse to kveldane var der 80 born innom museet for å høyre og lære litt om den polare historia vår.

Museet var mørkt og det einaste lyset som var desse kveldane var lyset av lommelykter frå dei ivrige borna som lyste opp medan omvisinga forgjekk.

Borna vart delte i to grupper for omvising, den var det Elisabeth Nasset og Beathe Holstad som sto for.



Elisabeth fortel borna om Nordaust-Grønland.

Etter ei lita omvising var det tid for å sjå filmen om alle ekspedisjonane til Ragnar Thorseth. Deretter var det tid for å gå ombord på ishavsskuta Aarvak i det andre bygget. Litt informasjon om skuta før borna vart delte inn i lag.



Grethe veiledar med bruk av kasteline.

No var det tid for quiz. I tillegg til quiz var Sindre Moltu Riisøen om bord i skuta for å lære vekk ein knute, i år var det pålestikk. Grethe Petersen sto klar med kastelina, så dei fekk prøve seg på å kaste den. Klarte dei begge deler vart det bonuspoeng på quizen til slutt.

Når tida til quizen var oppbrukt, var det tid for «ishavspizza» og brus frå museumskokk Rolf Garshol. Medan borna spiste vart quizane retta. I år var det mange grupper som hadde bra med poeng på quizen. Veldig kjekt. Victoria Malen Bratli delte ut premiar til vinnarlaget på slutten.

Neste «natt på museet» blir i februar 2025.



Takk til ein fantastisk gjeng frivillige som hadde ansvaret for Natt på museet 2024. Sindre Moltu Riisøen, Grethe Pettersen, Beathe Holstad, Victoria Malen Bratli og Elisabeth Nasset.

Dramatisk historie sette publikumsrekord

Av Anne Gry Eilertsen

Historia som Johannes Alme fortalde frå Newfoundland i 1949 var tett av dramatik, og tett av publikum var det også på Ishavsmuseet fredag kveld. Ikkje ein stol var ledig.

– Dette må vere ny publikumsrekord, i alle fall sidan pandemien, sa styrar Webjørn Landmark då han ønskte publikum velkomne til den første Ishavskvelden i 2024.

Før Johannes Alme fekk sleppe til song Arild Grimstad, akkompagnert på piano av Ingrid Nerhol, «Brandal sin nasjonalsong», Ishavsvisa skriven av Inga Skarbakk. Ei tekst som passa godt som innleiing til det dramatiske foredraget til Johannes Alme, som i første rekke omhandla skutene «Polarbjørn», «Herøyfjord» og etter kvart også «Illinois», «Brandal» og «Flemsøy».

Fangsten ved Newfoundland hadde vore god for «Polarbjørn», og Langfredag 15. april 1949 sat mannskapet og rekna på kor stor lotten ville bli, medan skipper Henrik Marø telegraferte til Sunnmørsposten «God påske, alt vel».

Brann under kjelen i maskinrommet

Men i 3-tida om natta byrja det å brenne under kjelen i maskinrommet. Dei som var på vakt starta å sløkkje, og det såg ut til å gå bra. Men om natta tok det til å brenne igjen. Også denne gongen trudde mannskapet at dei fekk sløkt, men i halvsju-tida blussa brannen kraftig opp att. Også i spekket som låg i lasterommet. Skuta hadde 8179 dyr om bord, og var nesten fullasta.

Rundt klokka 07.00 kallar «Polarbjørn» opp den canadiske selfangaren «Illinois», og skuta er raskt på plass. Dei kjem med to brannslangar som blir tekne ned akterluka og fram i maskinrommet. Flammane står no opp på akterdekket. Kaptein Harald Marø på «Illinois»



«Polarbjørn» i brann.

bestemmer seg for å trekke «Illinois» unna i frykt for eksplosjon i maskinrommet på «Polarbjørn», og klokka 08.00 høyrer dei ein eksplosjon, og lysmotoren stoppar. Ti minutt seinare står også overbygget i brann, og kaptein Henrik Marø på «Polarbjørn» ber mannskapet på 26 gå frå skuta og over til «Illinois».

«Herøyfjord» kom for å berge mannskapet på «Polarbjørn»

Tromsøskuta «Herøyfjord» hadde starta å gå frå isen, og klokka halv ni same morgon vart skuta kontakta med spørsmål om dei kunne snu og ta med mannskapet frå «Illinois».

Johannes Alme fortel at det er lite mannskapet på «Polarbjørn» får med seg. Brannen spreidde seg raskt, og det var fare for nye eksplosjonar.

«Herøyfjord» var ikkje ei ishavsskute, og måtte rustast ut for å gå på selfangst, og fekk om bord diverse tankar før dei reiste frå Tromsø. Skuta hadde eit mannskap på 41, og hadde fangsta godt ved

Newfoundland. Om bord var det 20120 skinn og 360 tonn med spekk. Med mannskapet frå «Polarbjørn» om bord, var det no 66 mann om bord, 45 livbelte, tre livbøyer og 5 fangstbåtar.

Sjøen er tung og med store brottsjøar, og etter kvart blir det mykje overvatn på dekk. Ifølgje «Herøyfjord» si dagbok frå tysdag 19. april



Det hadde møtt fram ein god del etterkomarar etter mannskapet på «Polarbjørn» som havarerte for 75 år sidan. Blant desse var borna til brørne Jørgen og Bjarne Kløvning frå Snipsøyrdalen, og sonen til Hans Brandal. Jørgen var 23 år i 1949, Bjarne berre 17 år. Hans Brandal var 30 år i 1949. Frå v.: Hans Petter Brandal (son til Hans Brandal), Petter Martin Kløvning (barnebarn til Bjarne), Geir Atle Kløvning (son til Bjarne), Bjørn Oskar Kløvning (son til Jørgen), Gullvald Kløvning (son til Bjarne), foredragshaldar Johannes Alme, Anders Kløvning (son til Bjarne) og søstrene May Britt og Henriette Kløvning (døtrer til Jørgen Kløvning). Alle på bildet meinte det var spennande å høyre foredraget. Fedrane deira hadde ikkje fortalt så mykje om det dramatiske forliset dei var med på i 1949. Foto: Anne Gry Eilertsen

kjem det klokka 22 ein kraftig brottsjø og skuta blir liggande tungt i vatnet framme. 500 skinn blir kasta over bord for å lette vekta.

«Herøyfjord» gjekk seg rett inn i ruskevêret

Men «Herøyfjord» gjekk seg rett inn i eit ruskevêr, og dei frosne skinna som låg over tankane i lasterommet byrja å tine då dei kom ut av isen, og dette gjer at skuta byrjar å leve. Nye brottsjøar og mykje overvatn fører til at skuta legg seg meir på nasen og mot babord, og blir ekstra tung framme. Avstivinga i lasterommet har gitt etter, og skinna har flytta seg framover. 500 skinn blir tredde på vaier og flytta rundt om på dekk. Store sjøar bryt inn på dekk, og arbeidet er tungt og farleg. Også mannskapet på «Polarbjørn» hjelper til. Karane blir stadig slått over ende av sjøane som kjem inn over dekk. Det endar med at 1500 skinn blir kasta på havet.

Skuta krenka endå meir, og skipper Henrik Marø frå «Polarbjørn» ytra ønskje om at mannskapet skulle bli sette i land på Island, men dette ville ikkje skipper Guttorm Jakobsen ifølgje Johannes Brandal høyre på.

Torsdag 28. april er havet framleis svært opprørt, og skuta tek stadig inn nye brottsjørar. Ein av dei slo skuta ned på 45 grader. Det vart prøvd å rette henne opp med å køyre full fart og bruke olje som bølgedempar. Men maskinen stoppar og dei tek kontakt både med Ålesund radio og «Cetus» på fiskeribølge. Frå skuta la seg over med 45–47 graders slagside, var det berre på brua og i bestikken mannskapet kunne opphalde seg innandørs. Mesteparten av mannskapet på 66 måtte halde seg på det våte og glatte akterdekket.

Brandalsskuter vart redninga

Ishavsskutene «Brandal» med skipper Martinus Brandal (Tin) og «Flemsøy» med skipper Peter P. Brandal hadde begge fangsta i Vesterisen og gjort det godt. Skutene hadde lege i isen og venta på betre ver, før overseglinga. Då dei fekk høyre «Herøyfjord» si naudmelding til Ålesund Radio sette dei kursen mot skuta. Ifølgje Johannes Alme snakkar skipper Martinus Brandal med skipper Guttorm Jakobsen, som seier at dei har det bra, at alt er tett og at dei to skutene ikkje må ta sjansar for deira del. Men Martinus Brandal får også snakke med Henrik Marø, og han skildrar situasjonen som dramatisk.

Det første «Brandal» gjer når dei kjem fram til «Herøyfjord» er å pumpe olje på sjøen, og når sjøen byrjar å roe seg går skipper Martinus Brandal så nær han kan med skuta si. Ein fangstbåt frå Herøyfjord» driv ned til «Brandal» og fire i fangstbåten kjem seg velberga om bord i «Brandal». Deretter blir fangstbåten hala tilbake til «Herøyfjord» med 20 redningsvestar til dei som ikkje hadde. Men på veg tilbake fyller fangstbåten seg med sjø, og blir knust på sida av havaristen, men redningsvestane vart berga. Ein eller to menn vart hala gjennom sjøen, men så vart redningsoperasjonen avblåst. Dei tok ikkje sjansen på å knuse fleire fangstbåtar før dei var heilt nøydde.

«Draugen» kom fram til havaristen rundt klokka 23, «Flemsøy» litt etter. Alle tre båtane pumpar no olje for å dempe sjøen. Men vinden aukar og

rundt klokka 02.00 er situasjonen kritisk. «Brandal» gjekk så nær opp under hekken på «Herøyfjord» som råd var, og ein kraftkar frå Bremanger kastar over ei line. Deretter startar arbeidet med å hale mannskapet frå «Herøyfjord» over til «Brandal». Turen over tek om lag 10 minutt, og innebar hardt arbeid både for dei som hala, og for dei som klamra seg fast i lina. Etter ei stund kjem «Polarbjørn»-skipper Henrik Marø ut på bruvingen med ein ropert og varslar at redningsaksjonen går for seint. Han ropar over til «Flemsøy» at dei må prøve å sette ut ein fangstbåt. Det blir gjort, og i løpet av nokre timar har «Brandal» og «Flemsøy» berga alle 66 frå «Herøyfjord». Den siste som går frå skuta er skipper Guttorm Jakobsen. Seinare blir han og seks til frå «Herøyfjord» sett over til «Draugen» som prøver å berge skuta og last. Men forsøkte er mislukka og 29. april klokka 14.55 gjekk «Herøyfjord» til botnars om lag 61 nautiske mil nordvest for Runde.

Då «Flemsøy» og «Brandal» kom inn til Ålesund med det berga mannskapet var det reine 17.-mai-stemminga i byen. Mykje folk hadde møtt fram for å hylle dei, og mange journalistar ville gjerne ha ein prat med både skipperane og mannskapet. Men skipper Martinus Brandal var fåmælt i møte med journalistar:

«Det er ikkje noko å skrive om», var svaret hans.

Foredraget til Johannes Alme var både grundig og spennande, og han hadde også med ein del av det som kom fram under sjøforklaringa etterpå, notat frå dagbøkene til «Polarbjørn» og «Herøyfjord» og artiklar frå ulike aviser.

Bli med veteranskuta Polarstar på tur



**Ladys night at
Polarstar 1. juni 2024**

Bli med veteranskuta
Polarstar på dametur i
fagre Hjørundfjorden.

**Polarstar til Geiranger
15. juni 2024**

Utforsk dei unike natur-
omgjevnadane i Geiranger-
fjorden med Polarstar.

**Polarstar til Runde
19. juni 2024**

Bli med Polarstar
på fugl- og selsafari.
Ei unik oppleving!

**For meir informasjon, pris og booking:
www.polarstar.no**

Teddy-mændene

For Tidens
Tegn av major
Gunnar
Isachsen



«Strandhug» omkring Norskehavet har vi fra gammel tid av regnet med, ikke bare blant vore næringsveier, men som en av vore «herligheter». Øst-Grønland er for os en av disse herligheter, som har staat aapen for enhver. Nogen regelmæssig utnyttelse av landet har hittil ikke været mulig, det er og har vært «landet bak om isen». Den vanskelige adkomst har kanskje gjort herligheten endnu større og tillokkende for os. At værdsætte dens betydning i penger er ikke mulig. At kunne nytte landet naar det høver, fra havet at ha rygstød i det, er nødvendig for et folk som vort, som bor ved Norskehavet og som er henvist til at leve av hvad det kan gi os.

For det norske folk har fangstvirksomhet altid været en nødvendig næringsvei. Likesaa visst kan man si at denne næringsvei, ikke er og ikke har været nødvendig for det danske folk. Medens «væggene» i Norskehavet alltid har hat og maa ha sin store betydning for os, har de i denne henseende hat liten betydning for Danmark.

Det er først i de senere aar danskerne har drevet fangst paa Øst-Grønland. De begynte 13. februar 1919, da aktieselskapet «Østgrønlands Kompagni» stiftedes i Kjøbenhavn. Ledende direktører er grosserer Th. Møller og zoologen, konservator Manniche, bekjendt fra «Danmark-Ekspeditionen til Grønlands Nordøstkyst 1906-1908».

I 1919 anlagdes stationer ved Germaniahavn paa Sabineøya, ved Danmarkshavn og ved Hvalrossodden, de to siste paa omkring 77 grader n.br.

I 1920 kom tre nye stationer til, nemlig Kap Hold with Hope og Carlshavn, begge paa Hudson land og Kap Philip Broke paa Shannonøya. Hver station hadde en besætning paa 2-4 mand. Paa vei til Danmarkshavn blev selskapets skip, motorskonnerten «Dagney», 74 brutto, 54 netto registertons stor, kaptein F. Hansen, «Gjertrud Rask»s nuværende fører, skrudd ned ved nordøstspissen av Shannon den 8. august. Mandskapet, 7 mand, reddet sig i to partier, ind til Shannon og Bass rock. At skibet ikke naadde frem til de to nordligste stationer hadde til følge at 2 mand paa disse stationer døde av skjærbuk den følgende vinter, de øvrige 2 mand trak sig sydover til Germaniahavn. Samme vinter, i februar blev en av besætningen paa kap Hold with Hope dræpt av bjørn, som iaar ogsaa hadde bitt i stykker korset paa den smukt stensatte grav. Vi satte det istand igjen. Der står: «John Tutein døde 1921. Farvel kære ven». Da «Dagney» ikke kom hjem om høsten, anskaffet selskapet motorskonnerten «Teddy» paa 155 brutto og 111 netto register tons, bygd i Brevik i 1918, 2-takts enkeltvirkende raaoljemotor (Lysekil).

Med kaptein Thostrup som fører, bekjendt fra Danmarksekspeditionen, byttedes i 1921 besætning ved stationerne, - for at naa Shannon maatte brukes baade motorbaat og slæder -, de forliste førtes hjem og en ny station, Christianshavn, anlagdes paa Kap Mary.

Paa «Teddy»s tur i 1922, kaptein F. Hansen, oprettedes stationen Valdemarshaap ved Tyrolerfjorden – Claveringsfjorden kalder nordmændene den – og en ny station ved Kap Borlase Waren. Østgrønlandsk Kompagni hadde nu i alt følgende stationer og bystationer, regnet fra syd: Hold with Hope, Carlshavn, Christianshavn, Valdemanshaab, Borlase Warren, Germaniahavn, Bassrock, Kap Philip Broke og Kap David Gray paa Shannon, Danmarkshavn og Hvalrossoden.

I 1923 gik «Teddy» med orlogskaptein Bistrup som fører, bekjendt fra Danmarksekspeditionen, fra Gren i Limfjorden den 29. juni til Øst-Grønland. Skibets skjæbne var ukjendt, indtil



Skonnert «Teddey»

det fra «Quest» den 3. juli 1924 kom melding om at 21 forliste Teddymænd var i Angmagssalik.

I 1924 opsendtes derfor Grønlandske Handels («Styrelsen af kolonierne i Grønland») skib «Godthaab», kaptein Julius Hansen. Da meldingen fra «Quest» udsendtes, var «Godthaab» øst for Island og paa vei til Germaniahavn, hvortil skibet kom 14. juli. Efter ordre hjemmefra inddroges besætningen paa alle stationer, i alt 11 mand. En mand ved stationen Valdemarshaab var forulykket ved vaadeskud siden siste anløb. «Godthaab» gik fra Germaniahavn 16. juli til Bassrock og var ved Borlase Warren 18. juli, ved Valdemarshaab 19. og Hold with Hope 20. juli og kom til Akureyri paa Island 26. juli, hvorfra skibet senere er vendt hjem.

Som vi nu vet, lykkedes det «Teddy» i 1923 at anløpe Germaniahavn og Christianshavn og de mellem disse liggende stationer. Med motorbaat byttedes besætning paa Shannon. Derimot opnaaddes ikke forbindelse med Carlsavn. Materialerne av det ene av de to hus i

Germaniahavn og av det danske hus i Christianshavn, som stod væg i væg med det norske hus av 1909, blev lagt ved stranden i Christianshavn, da isforholdene hindret «Teddy» i at gaa til Scoresbysund med husene, hvilket var meningen. Den 9. august gik «Teddy» fra Germaniahavn, for hjemgaaende, men blev fast i isen 21. august paa omkring 73 ½ grad n.br. Under vor drift med «Conrad Holmboe» i Grønlandsisen i fjor hadde vi altsaa «Teddy» gjennemsnittlig en 100 kilometer efter os og muligens «Anni» likesaa langt foran os, uten at nogen av os visste om hverandre. Teddymændenes strabadser under driften i isen og deres overvintring i Angmagssalik kjender vi nu fra beste kilde, nemlig dem selv, efterat de landsattes i Reykjavik av «Quest» 29. juli iaar.

Efter endt klapmydsfangst i Danmarkstrædet – omkring 20. juli – hadde vi med «Quest» paatat os at søke efter «Anni» og selvsagt ogsaa efter «Teddy». Vi hadde netop naadd feltet og begyndt fangsten, da vi av kaptein Brandal fik høre, at kaptein Bertel Landmark paa den norske dampkutter «Hvitefjeld» hadde faat

underretning om, at 21 danske forliste sjøfolk fra «Teddy» var i Angmagssalik og trængte hjælp.

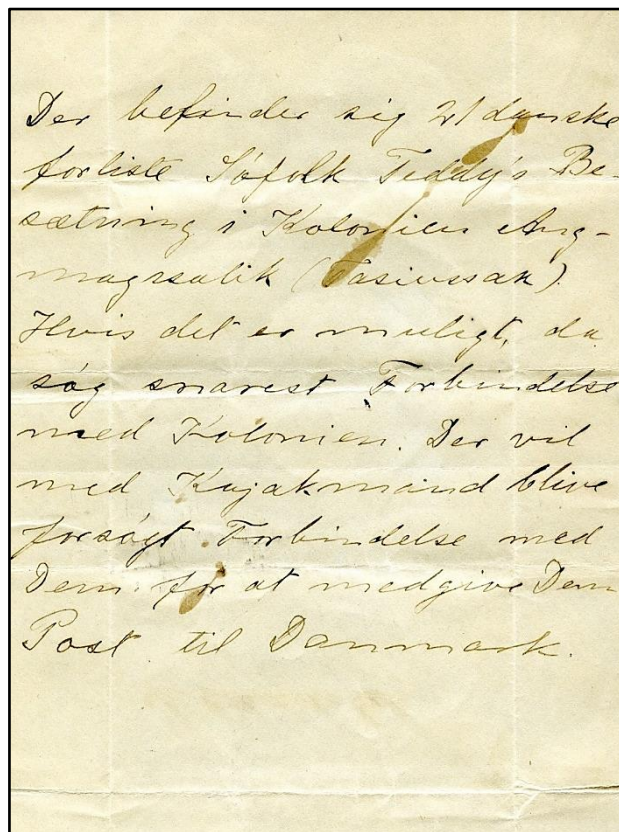
Meddelelsen var bragt kaptein Landmark av eskimoerne, som i kajak hadde vaaget sig langt ut fra land, mellem og over isen. «Hvitefjeld» var da fast og kunne intet utrette, heller ikke senere hadde noget skib kunnet naa frem til kolonien. Meddelelsen hadde ikke nævnt noget om «Anni». Det var altsaa nytteløst ay søke efter Annimændene i Angmagssalik.

Da besætningens løn paa vore fangstfartøier er andel i utbyttet, maatte saken forelægges «Quset» mannskap. Ingen var i tvil om hvad vi hadde at gjøre og hvad vi skulde gjøre. Saa notfæstet er disse uskrevne lover i sjøfolks bevissthet – rt «kom og hjælp os» lyder ikke forgjæves paa sjøen.

Vi gik straks mot Angmagssalik. Den følgende nat fik vi i isen slik skade paa propellen, at vi var nødt til at gaa til Island og reparere. Idet vi vendte for at gaa til Island, traf vi «Hvitefjeld» og vi fik se den skrevne meddelelse av kaptein Landmark.

I fjæren i Patreksfjorden blev reparationen utført, et godt arbeidsstykke av vore dyktige maskinister.

Den 16. juli laa vi atter og rammet og boret i isen mot Angmagssalik. Blev fast, kom i drift men paa'n igjen. Klokken 3 om morgenen den 19. la vi i vei for fjerde gang og klokken 2 eftermiddag var vi ved kolonien. Flere av Teddymændene maatte hentes fra langt borteliggende plasser, men klokken 8 eftermiddag søndag den 20. hadde vi dem alle om bord. Trods sol og sommer hadde flere av dem skjørbuk, endnu «gik tænderne løse». At ikke nogen av dem var fri for sygdommen var ikke vanskelig at se. Det var et par deilige dager vi hadde blant de venlige eskimoer og de gjestfrie danske, kolonibestyreren Johan Petersen og presten Rossing. Mottagelsen var hjertelig og avskeden straalende, i herlig veir over den lune havn, hvor drivisen utenfra sjelden trænger ind. Fjeldknattene var besat av «eskimoer» i fineste



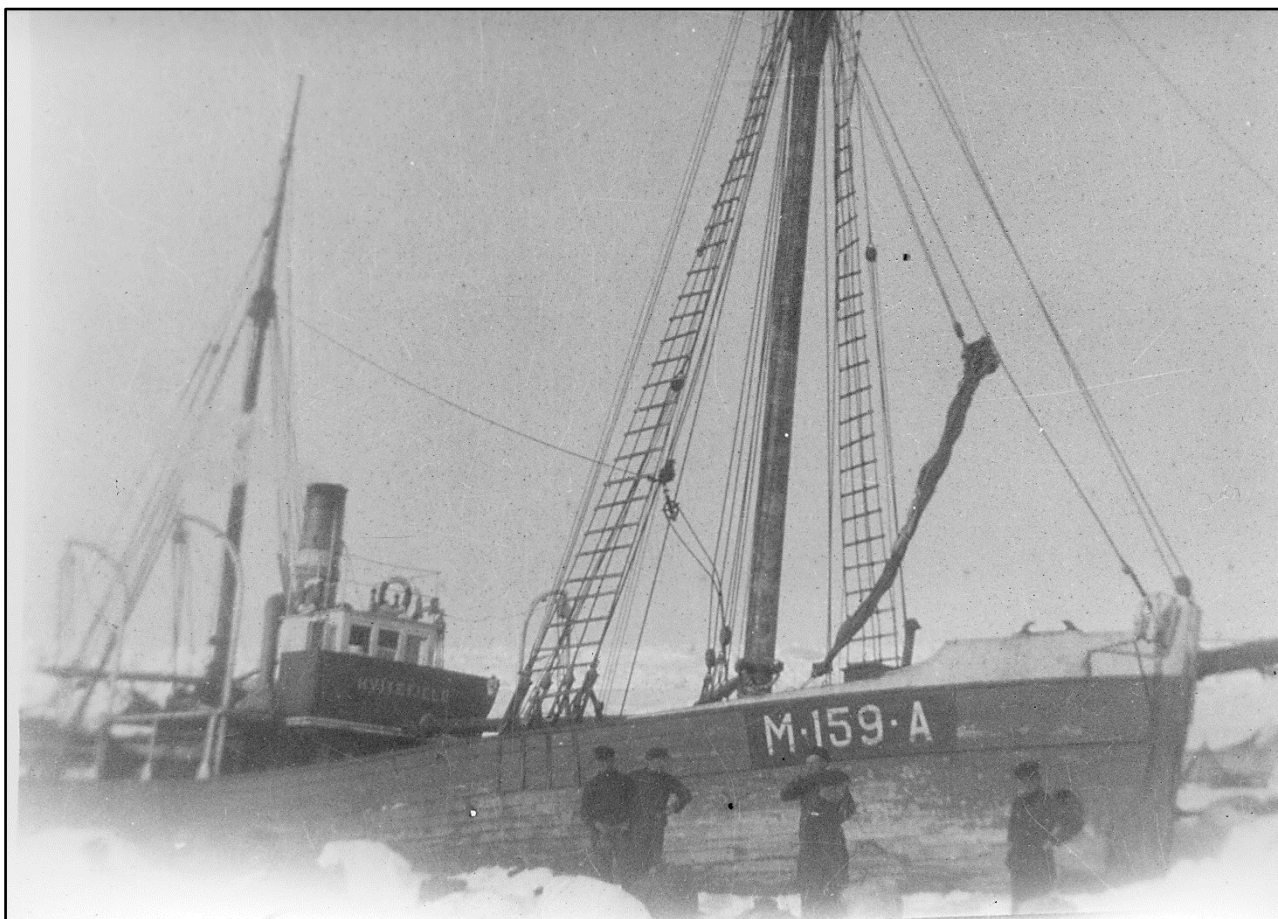
Der befinder sig 21 danske
forliste Sjøfolk Teddy's Be-
sætning i Kolonien Ang-
magssalik (Tasiuak)
Hvis det er muligt, da
sag snarest Forbindelse
med Kolonien. Der vil
med Kajakmand blive
frægt Forbindelse med
dem for at medgive dem
Post til Danmark.

Meddelesen som skipper Bertel Landmark fikk overlevert heng i dag på Ishavsmuseet.

puss, mandfolkene sværmet om «Quest» i sine kajaker og fra hus og telt knaldet skuddene. Stemningen utløstes i uendelige hurraer da kaptein Bistrup ropte et «Levvel Angmagssalik og dets beboere».

De to dage vi var sammen med Teddymændene gik som en røyk. Vi hadde jo saa meget at fortælle hverandre at det var vanskelig at bli «turprata». Med 40 mand om bord blev det nok litt uregelmæssig med sovingen, men de venlige morgenhilsener man stadig møttes med naar man kom paa dæk, enten det nu var nat eller dag, tydet kanskje paa at de hilsende netop hadde hat sig en lur og at chansene nyttedes saa godt og saa ofte det lot sig gjøre.

De 10 jægere fra Øst-Grønland, som hadde været borte hjemmefra fra 1 op til 3 aar, var folk av forskjellig utdannelse, ingeniører og handelsmænd, skogfolk og sjøfolk. Baade jægerne og de 11 mand dom utgjorde «Teddy»s besætning var en præktig samling mennesker. Trods skarpt sammenstøt i pressen for et par aar siden, gik kaptein Bistrup og jeg freidig løs paa



«Hvitefjeld»

Grønlandsspørsmålet. Vi hadde øiensynlig god samvittighet. Mellom os alle knyttedes i det stille baan, som ikke kan brytes, hverken av presse eller politik.

Det var svært til liv i Reykjavik de par dagene vi var der. En masse turister, amerikanske flyvere. Her var commander Evans, kaptein Scotts næstkommanderende paa sydpolturen, med krysseren «Harebell» og «Leif Eriksson»-karene, som jeg ved middagen i Seilforeningen i Kristiania 6. juni hadde sat stevne i Danmarkstredet. Vi var gjester hos den danske minister, som hjemme blant islændinger, og nordmænd med vor elskverdige generalkonsul Bay i spissen viste vei. Dette var tredje gang jeg paa mindre end et aar uforutset var kommet til Island.

--

September, paa hurtigruten sydover. Herlig veir som vanlig i Nord-Norge iaar. Den svenske dame fortalte om sin helgedagstrip over til

Helsingør lørdag 9. august. Hele byen var paa benene og nede ved havnen, hvor alle bevæget stirret mot damperen derute – nu saktet den farten – «Island» var det, som stevnet ind sundet for Kjøbenhavn. «Da jeg saa en gruppe høireiste ældre mænd storgaate, kunde heller ikke jeg mer», sa hun. Det var Teddymændene som kom hjem med det skibet. Hendes taarevaate øine rummet al verdens sorg og glæde, da hun fortalte dette. I stilheten som fulgte gik mine tanker nordover... Maatte vi bare ha faat Annimændene hjem ogsaa!

Gunnar Isachsen

Eg er imponert

Av Anne Gry Eilertsen

– Opp gjennom åra har eg vitja ein god del museum, men det eg har sett her ved Ishavsmuseet Aarvak i dag imponerer meg, kommenterer stortingspolitikar Birgit Oline Kjerstad (SV).

Litt forseinka på grunn av snøkava på Gardermoen fekk Birgit Kjerstad ikkje med seg starten på foredraget til Johannes Alme om forlisa til «Polarbjørn» og «Herøyfjord» fredag kveld. Men ho rakk både ei omvisning og eit bordsete med klippfisk etterpå.

Det var Willy Nasset, med eit brennande hjarte for Ishavsmuseet Aarvak, som hadde invitert Kjerstad til Brandal fredag kveld.

- Som stortingsrepresentant for Møre og Romsdal er det viktig for meg å bli kjend med kva som rører seg i fylket. Eg har ikkje vore ved Ishavsmuseet tidlegare, og eg hadde ikkje vore her lenge før eg forstod at dette er eit museum der det er lagt ned mykje frivillig arbeid, kommenterer Kjerstad.

Birgit Oline Kjerstad er busett på Longva og fortel at kystkultur er noko ho er oppteken av.

- Kystkulturen har fått for lite merksemd, og det er kjekt at folk i Brandal hegnar slik om historia si. Det er utviklinga frå kystfisket og ishavsneringa som gjer at den maritime klynga i regionen vår er i toppskiktet i verda, slår ho fast.

Meir midlar

Willy Nasset og styret for Ishavsmuseet Aarvak hadde naturleg nok ein baktanke med å invitere SV sin stortingsrepresentant frå Møre og Romsdal til museet.

Han fortel at den førre regjeringa, med Svein Harberg (H) i spissen var opptekne av Ishavsmuseet.

- For fjerde året på rad er vi inne med ei årleg løyving over Statsbudsjettet på om lag ein million kroner. Vi kom inn i ein pakke over



Willy Nasset hadde oppgåva med å vise stortingsrepresentant Birgit Oline Kjerstad (SV) rundt på Ishavsmuseet Aarvak fredag kveld. Foto: Anne Gry Eilertsen

kulturbudsjettet saman med fleire velrenomerte museum og skuleskip. Fleire av desse har fått auke i løyvingane, men ikkje Ishavsmuseet. Her er mykje som skal gjerast, og det går nesten på helsa laust når midlane er så knappe, seier Willy Nasset, som ønskjer at potten må aukast.

Kom ikkje med lovnader

Birgit Oline Kjerstad sit i Kommunal- og forvaltningskomiteen, og kan på strak arm ikkje love å auke pengesummen.

– Eg er her fordi eg vil lære meir om Ishavsmuseet, og fordi eg har eit personleg engasjement for kystkulturen. Det eg kan love er at eg vil snakke med kollegaene mine på Stortinget, og så får vi sjå kva vi kan prioritere, svarer ho.

Willy Nasset opplyser at dei ved Ishavsmuseet ønskjer å møte representantar for alle partia på Stortinget for å informere om det som foregår ved museet, både langsiktig og meir kortsiktige planar. Dette for å fortelje kva behov dei har, og for å få gjort synleg det store frivillige arbeidet som er ved museet.

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

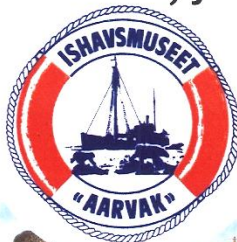
- BRUKTE OG NYE DELER
- OFF.GODKJ.VRAKMOTTAK
- NYE DEKK OG FELGER

☎ 700 37 900

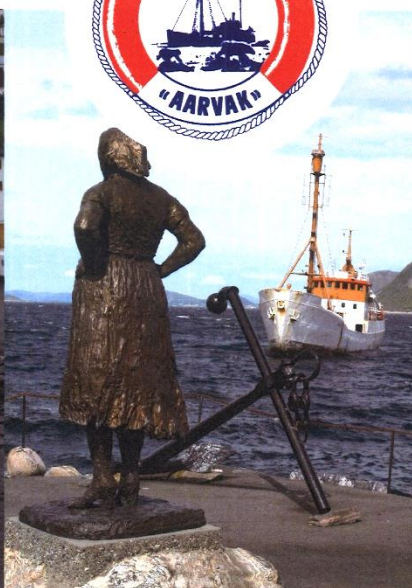
www.aasenbil.com

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

ISHAVSMUSEET AARVAK
6062 Brandal



Mob. 951 17 644
post@ishavsmuseet.no



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
solvi.rekkedal@sbm.no

