

ISFLAKET

Polarmagasin fra Ishavsmuseet. Nr. 4—2024 26. årgang kr. 90,-



Våre ishavsviser:

HJEM FRA ISEN

Av Arnt Skinnes

Siste skinn, hales over rekken
Skuta ryddes, og det gjøres klart
Sikret er skuta fra baugen til hekken
Seilassen hjem, begynner snart

Kursen, dit solen tenner dagen
Rormann, du kursen følger
Hjemover, det føles en dragen
På isfritt hav, og late bølger

Hjem skal vi, vi har en lott å hente
Lastet til rekken, skuten oss bærer
Hjem til venner, kjære og kjente
Om en uke, vi Færøyene værer

Færøyene, med sine klipper høye
Stuper grønne lier, i brenninger hvite
Her fangstmann, kan du hvile ditt øye
Mens skuten, i motstrøm må slite

Av horisonten stiger, kjente fjell
Ønsket velkommen, vi er av måker
Atter en tur meg fangst og hell
Til lukten av gress, og nypløyd åker

Eldre fangstfolk vurderer vår fangst
Etter skader de ser, der hun pløyer seg frem
Mens mødrene, stirrer på masten i angst
Er flagget til topps, kommer alle hjem.



«Polarstar» 1975, foto Ragnar Thorseth

Fangstmann Georg
Bjørnnes fortel frå
overvintring:

Laksefiske



Der er mange feskerike vatn på Svalbard og rikelig med feit, fin laks. Og de fleste vatnan er lett tilgjengelig frå sjøen. Man kan om man vil dra en båt oppi vatnan med nokså rimelig anstrengels. En gang æ reiste opp, så tok æ med i beretning at æ sku feske laks te middagsmat og rusta derfor ut med berre halv proviant. Det var naturligvis vågsomt gjort, det innrømme æ no.

Då æ kom opp, bygde æ ei hytta ganske nær et sånt vatn. Æ var godt rusta med laksefiske-redskap, med angla og fortøm og slikt. Te å begynn med gikk det bra. Men han var sterkar og større denne laksen enn æ hadde beregna, slik at æ møste den eine angelen etter den andre. Te slutt hadde æ bære en einaste angel igjen. Det så fælt ut. Skulle æ messe den og, ja så var æ fri for middagsmat, og den øvrige provianten ville ikkje rekke lenger enn te halve tida.

Vel, æ svalt en par daga. Men det så æ jo, at det var ingen hjelp i å gjømme på den siste angelen. Det fikk bære eller breste. Æ gikk opp te vatnet og halte på land en laks. Men så sku æ ha en te laks, te næste dag. Då kom der en veldig rugg av en laks og sleit frå mæ siste angelen. Æ sto der fattig og forlatt. Så gikk æ ned å kokte middag på den siste laksen. Halvparten gjemte æ te neste dag. Æ sku drøye fesken. Men æ var klar over at det var ingen løysing på problemet. Vel, når æ ble heilt fri for laks, så begynte svoltten å melde sæ. I tre daga gikk æ og svalt. For å døyve verste svoltten, tygde æ på ei tørka sviske. Æ gikk opp te vatnet for iallfall å se laksen. Når æ sto der på bredden, så svømte det laks begge veia. Og æ hadde ingenting å ta han med. Æ ble både arg og sint. Av berre ærgreis spøtta æ den der sviska ut i vatnet. Straks så var der en laks og slukte svisken. Men han likte visste ikkje smaken, for han kom opp med hodet og spøtta ut svisken. Då fekk æ en ide. Æ sprang ned i hytta og hente ei treklubba og meir sviska. Då æ kom opp, slengte æ ei sviske uti. Og straks kom laksen og svælde svisken. Og då han kom opp og spøtta, slo æ han med klubba. Nå blei der ei herlig tid. Når æ fekk bruk for laks, var det berre å gå opp og klubbe sæ et måltid. Heile tida.

Innhald

Kvitsjø-Konsesjonen 1924	side 4
Nordahl Grieg og Jan Mayen	side 13
Den siste reder	side 22
«Heimen». Tre ishavsskuter	side 29
På ishavet 1907	side 36
Juletræ på Kap Tobin	side 45
Adolf Brandal om fiskedorryen	side 47

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

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

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

www.ishavsmuseet.no

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Harmoni» i Austisen 1984.

Foto frå Erling Sverre Nordøy

ISSN 1891-9480

Kvitsjø-Konsesjonen 1924

I 2024 var det hundre år sidan den endelege konsesjonen for norsk selfangst i Kvitsjøen vart underskriven. Det skjedde i ei tid med mykje uro og kaotiske tilstandar, særleg i eitt av signatarlanda: Russland / Sovjetunionen.

Av Magnus Sefland

Russland:

Fram til 1917 var Russland monarki med tsaren som eineveldig monark. Siste tida før 1917 hadde Russland ein heller veik tsar (Nikolai II). Landet var svekt gjennom deltaking i første verdskrig og vart omtalt som ein koloss på leirføter.

I 1917 kom den russiske revolusjon, i to faser. I den første fasen fall tsarstyret og vart erstatta av ei provisorisk sosialistregjering. I andre fase kom kommunistane (bolsjevikane) under leiing av Vladimir Lenin til makta og etablerte det diktatoriske sovjetstyret. Deretter følgde om lag to år med borgarkrig: krig mellom dei raude (bolsjevikane) og dei kvite (mensjevikane) – med deltaking på dei kvite si side frå ei rekkje vestlege statar.

Borgarkrigen førte til utbreidd kaos og hungersnød. Folkeforbundet organiserte nødhjelp og heimsending av av fangar og flyktningar etter første verdskrig. Fridtjof Nansen var med på organisering av desse tiltaka. I fleire vestlege land – også Norge – var det redsle for at revolusjon skulle spreie seg til andre land. Fleire vestlege land – også Norge – nølte med å gje det nye styret i Russland diplomatisk godkjenning. Derfor hadde Norge den første tida etter revolusjonen ingen diplomatisk representasjon i Russland.

Nokre avklaringar:

Gjengse namn på den store nabo i aust. Fram til 1917: Russland. I tida 1917- 1922: Russland

(Sovjet-Russland med kommunistisk styre). I 1922 vart Russland og ein del andre land i den tradisjonelle russiske maktsfære slått saman til ein forbundsstat: unionen av sosialistiske sovjetrepublikkar (Sovjetunionen: engelsk forkorting: USSR). (Unionen gjekk i oppløysing i 1991. På 2000-talet tyder mykje på at Russland og president Putin har ambisjonar om å gjenreise imperiet frå sovjet-tida).

Fagministrar i Sovjet-Russland gjekk tidleg på 1920-talet under termen folkekommissær. I spørsmålet om selfangstkonsesjon for Kvitsjøen spelte folkekommissær for utanrikssaker (utanriksminister) Georgi Tsjitsjerin og hans vara Maksim Litvinov dei viktigaste rollene.

Fiskeri- og fangstgrenser:

I 1921 vedtok folkekommissærane sitt råd (regjeringa) at fiskerigrensa i Kvitsjøen skulle vere 12 nautiske mil, rekna frå grunnlinja mellom Svjatoi og Kapp Kanin. Tankegangen var at heile Kvitsjøen var eintydig russisk farvatn. I praksis stengde dette heile Kvitsjøen for utlendingar.

Frå norsk side vart det vist til at ytre del av Kvitsjøen i storleik kunne samanliknast med Skagerrak og måtte sjåast på som ope, internasjonalt farvatn, med fiskerigrense på tre nautiske mil frå grunnlinja på begge sider av Kvitsjøen. Med så sprikande standpunkt var det duka for konflikt.

Diplomatisk vanske:

Norge nølte med diplomatisk godkjenning av sovjetregimet i Russland. Redsla for at revolusjonen skulle spreie seg bremsa. Det gjorde det vanskeleg å forhandle om fiskerigrenser med ein motpart som i diplomatisk forstand ikkje eksisterte. Storbritannia hadde rettnok inngått ein handelsavtale med Russland allereie i 1921. Norge hadde hamna litt bakpå i den samanheng. I Russland herja kaos og svolt. Norge hadde tørrfisk til eksport. Fisken kunne ikkje seljast til



«Polhavet» var av dei første som fanga i Kvitsjøen i 1919.

vinlanda i Sør-Europa. Vinlanda hadde vin til å eksportere i byte. Men forbodet mot omsetjing av alkohol i Norge gjorde slik bytehandel umogleg. Russland trong fisk. Norge hadde fisk å eksportere. Men det var vanskeleg å eksportere fisk til eit land som i diplomatisk forstand ikkje eksisterte.

Konflikt:

Russland var i åra 1918-20 opptatt med borgarkrig. Norge hadde stadig skiftande regjeringar og store vanskar i økonomi og arbeidsliv. Det var ingen formell diplomatisk kontakt mellom dei to landa. Kvitsjøen var i periferien, både geografisk og i politikk og diplomati. I Kvitsjøen låg verdiar å hente. Ei rekkje norske skuter heldt fram med fangst, utan klart løyve, sidan spørsmåla og formalitetane om fiskerigrenser, konsesjon og sviktande diplomatisk kontakt var så uklare.

Før 1900 hevda Russland at heile Kvitsjøen var russisk farvatn. Men oppsyn og handheving var heller tilfeldig. Ålesundsskuta *Helga*, skipper

Sigvald Brandal, var på fangst i Kvitsjøen i 1911 – medan tsarregimet styrte i Russland.

Norsk selfangst i Kvitsjøen kom først i gang for alvor i 1919, med *Polhavet*, skipper Hans Rekdal, og *Polarhavet*, skipper Benjamin Brandal. På det tidspunkt hadde bolsjevikstyret tatt over i Russland, og borgarkrigen var i gang. Om lag på same tid som folkekommissærane sitt råd i Moskva i 1921 vedtok fiskerigrense på 12 nautiske mil frå grunnlinja mellom Svjatoi og Kapp Kanin, vart tre norske fangstskuter arresterte inne i Kvitsjøen av isbrytaren *Rusanov* og ført inn til Arkhangelsk. Skutene var DS *Remø*, skipper Isak Remø, og DS *Kap Flora*, skipper Peder Andresen, begge frå Herøy på Sunnmøre. Skriftlege framstillingar gir avvikande namn på den tredje skuta. Mest truleg var skuta *Polargutten*, skipper Johan Jantzen, av Bodø/Saltdal.

Mannskapa på dei tre skutene vart etter ei tid sende heim. Men dei tre skutene og skipperane som vart arresterte, vart liggande i Arkhangelsk i sju månader til dei seinhausten 1921 vart sleppte fri. Lasten vart beslaglagt, og skipperane vart ilagde bøter som i norsk samanheng



«Malula» i isen, truleg i 1926. Foto Yksnøy

utgjorde fleire årsinntekter – i praksis økonomisk ruin.

Med det kaos og den naud som rådde i deler av Russland på den tid, søkte russarar som kunne, å røme frå landet.

Ein skipsreiar i Arkhangelsk kontraherte i tida rundt revolusjonen ei ishavsskute i Rosendal, Sunnhordland. Skuta vart levert med namnet *Malula* til tingaren. Han nytta skuta til å flykte frå Russland til Norge med familien. Han slo seg i første omgang ned i Sunnhordland, i nærleiken der skuta vart bygd. *Malula* fekk seinare andre eigarar og namnet *Selis*. (Skuta enda sine dagar i krigshandlingar på Svalbard i 1942).

Utlendingar som oppheldt seg i Russland, til dømes slike som hadde drive forretning i Russland før revolusjonen, var innelåste i landet. Det var heller ikkje noko offisiell konsulær hjelp å få i Arkhangelsk. Dette gjaldt i høg grad også dei arresterte selfangarane.

Frå denne situasjonen skriv historia seg om jenta som gifte seg med ein fangstmann på DS *Remø* - for å kome seg til Vardø og bort frå elendet i Russland. Avtalen var at dei skulle søkje skilsmisse så snart dei kom til Norge. Skipper Isak Remø nytta retten han hadde som vigselsmann. Det kompliserande var at den nygifte fangstmannen også hadde ei gravid trulova heime som han skulle gifte seg med så snart han kom heim frå fangstturen.

Arrestasjonen av dei tre skutene i 1921 hadde ikkje i tilstrekkeleg grad sett skrekk i dei norske selfangstmiljøa. Mange prøvde seg på verdiane i Kvitsjøen også i 1922. Då vart *Remø*, *Leidulf*, *Isblomsten*, *Hvitefjeld*, *Sælfangeren* og *Sæl* arresterte og bøtelagde. (Bortsett frå Isak Remø på DS *Remø* kjenner vi ikkje identiteten til skipperane på dei andre arresterte skutene. Elles: i ulike trykte framstillingar er der litt avvikande namn på skutene som vart arresterte og bøtelagde).



Ishavsskuta «Sæl». Foto Peder Rebbestad frå Kjell Skorgevik

Fleire andre norske skuter var i området, men vart ikkje arresterte. Blant desse var *Veslekari*, skipper Johan P. K. Olsen, og *Vesleper*, skipper Ragnvald Abrahamsen, begge skutene frå Kristiania-reiarlaget Winge & Co AS.

Winge & Co AS:



«Vesleper» med god last 1925. Foto Anton Sulebakk

Tilstandane i Kvitsjøen hadde vist seg så uholdbare at det gjorde inntrykk også på statsminister Otto Blehr. Men regjeringa sitt initiativ overfor Russland kom det ikkje noko ut av.

Kristiania-foretaket Winge & Co AS disponerte fangstskutene *Veslekari* og *Vesleper*, som tilhørte Skips-AS Freda. Ein av dei leiande i Winge var direktør Halfdan Bugge. Han kontakta ein kjenning, banksjef Andreas Weber-Laumann, som hadde vore med i norske handelsdelegasjonar og hadde røynsle frå både norske og utanlandske bankkrinsar. Dessutan hadde han opphalde seg i Moskva både før og under revolusjonen. Ein må kunne gå ut frå at han kunne russisk og hadde innsikt i russiske forhold.

Den norske regjeringa hadde gjennom Norges Bank garantert for kr 200 000 for konsesjonen for fangstsesongen 1923. Det var ikkje russarane heilt nøgde med, og det skal ha vore harde tak om summen. Der kom Weber-Laumann si røynsle til sin rett, og han landa

avtalen til slutt med den oppgjevne summen. Tidleg i februar 1923, like før utsegling til kvitsjøfangsten, var konsesjonsavtalen i orden. Konsesjonen gjald ytre del av Kvitsjøen, inn til grenselinja mellom Kapp Orlov og Kapp Kanusjin. For fangstsesongen gjaldt konsesjonen 55 norske skuter med samla kapasitet 3600 nettotonn.

Leidebrev:

Etter konsesjonsavtalen skulle alle skutene ha med kvar sitt leidebrev som dokumentasjon på at dei hadde rett til å fangste i Kvitsjøen. Leidebrev skulle delast ut til dei 55 skutene i Tromsø. For fangstsesongen i 1923 hasta det. Brev vart skrivne ut i Moskva. Ferda vidare gjekk med diplomatisk kurerpost – det vil seie med Halfdan Bugge og Andreas Weber-Laumann.

I Kristiania hadde Sovjetunionen i 1923 ein diplomatisk representant: Aleksandra Kollontaj – med tittelen ministerråd for det sovjetiske gesandtskap i Norge, ikkje ambassadør. (Norge og Storbritannia godkjende Sovjetunionen diplomatisk om lag på same tid, i 1924). Aleksandra Kollontaj tilhørte tidlegare Lenin sin indre krins av revolusjonære. Ho hadde budd

РАЗРЕШИТЕЛЬНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО № 26

Настоящим разрешается зверобойному судну *г. Ильвегорн*
м/с "Helgehorn" регистровых тонн брутто
 нетто *— 59 —*, приписанному к *Алезунду*
 владетель *г. Алезунд Кильдескиен*
 производить морской зверобойный промысел в пределах союзных
 морских территориальных вод на севере Союза Советских Социалистических Республик от границы с Финляндией до западного берега Новой Земли по всему побережью континента и островов, за исключением водного пространства Белого моря к югу от линии Орловский маяк - мыс Канушина, в каковом пространстве промысел воспрещается.

Право производства промысла дается на срок с 1 марта по 15 июня 1927 года.

Настоящее свидетельство выдано на основании договора, заключенного Правительством Союза Советских Социалистических Республик с фирмой "Алезундский Союз судоходств, группа тюленепромышленников", и утвержденного СОВЕТОМ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ 23 февраля 1926 года.

Судну *м/с "Helgehorn"*, законно производящему промысел в разрешенном районе в течение установленного срока, Советские власти никаких препятствий чинить не должны.

Настоящее свидетельство должно всегда находиться на судне и пред"являться по требованию советских властей.

"10" февраля 1927 г.



ПОДПРЕД. СССР В НОРВЕГИИ:

ПЕРВЫЙ СЕКРЕТАРЬ:

/А.Макар/

С.Мирный/



Aleksandra Kollontaj med ordnar.

i Norge før revolusjonen og hatt god kontakt med norsk arbeidarrørsle. Ho bana veg for norsk-sovjetisk handelsavtale og seinare norsk diplomatisk godkjenning av Sovjetunionen. I 1923 var ho nyleg koma tilbake til Norge, då som diplomatisk representant. Ho budde første tida i Holmenkollen, i ei hytte i tilknytning til Holmenkollen Turisthotell – ‘hotellets røde hytte’. Halfdan Bugge og Aleksandra Kollontaj kjende kvarandre godt privat.

Kollontaj ekspederte leidebrev frå Moskva vidare til Tromsø for utdeling til skutene før avsegling til Kvitsjøen.

Fram til utbrotet av andre verdskrig var utdeling av leidebrev til skutene eit årleg rituale i Tromsø. Skutene samla seg der og venta på at leidebrev skulle kome frå Kristiania/Oslo (Byen bytte namn i 1925). Ventetida brukte mange til å ta seg ein skikkeleg fest før avsegling – i den grad at fyllerresten i Tromsø fekk tilnamnet ‘sunnmørsheimen’.

Konsesjonsavtale 1924 og handelsavtale:

Hausten 1923 tok Ålesunds rederiforening si selfangstgruppe opp spørsmålet om ny konsesjon. Dette enda med at konsesjon vart tatt med i handelsavtalen med Sovjetunionen. På det tidspunkt – truleg tidleg i 1924 – hadde både Storbritannia og Norge godkjent Sovjetunionen diplomatisk. Då dei to landa hadde godtatt at Sovjetunionen eksisterte, vart det straks lettare å ordne både handelsavtale og konsesjon. I 1925 var 84 norske skuter med i fangsten og det vart fanga 343 000 dyr. Fangstane varierte frå år til år, ikkje minst fordi selen einskilte år trekte inn om den avtalte konsesjongrensa mellom Kapp Orlov og Kapp Kanusjin og ikkje kunne fangstast på.

Konsesjonsavtalen oppretta ein norsk-sovjetisk selfangstkommissjon, med fagfolk, tre frå kvart land. Kommisjonen si oppgåve var å tilrå tiltak for å verne selbestanden mot altfor omfattande fangst. Observatørar vart sende med utvalde skuter. Sjølv om Ålesunds rederiforening si selfangstgruppe stod bak konsesjonsavtalen, vart avtalen gjort gjeldande for alle norske skuter. Nord-norske skuter fekk same rettar ved å melde seg inn i foreninga.

Frå diplomatisk isolasjon til handel med ishavsfartøy:

Etter etablering av konsesjon og handelsavtale i 1924 gjekk det ikkje lang tid før ishavsskuter vart seld frå Norge til Sovjetunionen. MS *Godøy* vart seld til Arkhangelsk i 1928. Same året var DS *Braganza* med på leiting etter Latham-flyet og Amundsen. Kort tid seinare vart *Braganza* seld til Sovjetunionen. Først på 1930-talet bygde Bolsønes verft i Molde fleire ishavsskuter til Sovjetunionen.

Straum, skruing og forlis:

Isforholda i Kvitsjøen var annleis enn i Vestisen. Kvitsjøen er eit grunt havområde. Det gjer at vatn strøymmer inn og ut i takt med tidevatnet. Straumen gjer at det blir farleg rørsle i isen. Isflak og isblokker haugar seg gjerne opp, med stor fare for nedskruing av skutene. Særleg i 1924 og 1928 gjekk mange skuter tapt ved



«Hvalbarden» forliser i Kvitsjøen 27. mars 1926.

skuter i slike situasjonar observerte og arresterte av sovjetiske oppsynsfartøy.

skruing. Fleire av skutene som vart arresterte av russarane i 1921 og 1922 gjekk tapt før tjuetalet var ute. Skipper Isak Remø gjorde seg litt ekstra gjeldande i Kvitsjøen. Han vart arrestert av russarane med DS *Remø* i både 1921 og 1922. Han forliste med skuta i 1928. I 1933 forliste han med DS *Kvitøy* (ex *Norvegia* ex *Vesleper*). Ein annan herøyværing var Paul Lillenes. Han forliste med DS *Hvalbarden* i 1926 og DS *Sælbarden* i 1927. Dessutan vart han som skipper på DS *Veslekari* arrestert av russarane i *Porga*-episoden i 1932.

Kvitsjøen har vorte omtalt som ishavsskutene sin kyrkjegard.

Grensekrenkingar:

Frå tid til anna kom skuter inn om konsesjonslinja under fangst. Somme gonger vart skuter nær grensa på utsida førte med tidevass-straumen over grensa. Ved andre høve var det skuter nær grensa på utsida som observerte freistande selkast rett innanfor grensa – og fall for freistinga og tok sjansen. Iblant vart

Standardforklaringa var oftast at skutene hadde vorte fast i isen og førte over grenselinja av tidevass-straumen. Ved einskilde høve skal det ha vore skyting mellom norske fangstskuter og sovjetiske oppsynsfartøy.

Ein episode har skilt seg litt ut blant grensekrenkingar. Det var i 1932. Ein klase skuter låg nær konsesjonsgrensa, men berre DS *Sælen*, skipper Karl Johan Wirkola, av Hammerfest var innanfor grensa. Dei andre var sunnmørsskutene DS *Veslekari*, skipper Paul Lillenes, DS *Furenak*, skipper Rolf Kvien, MS *Sælbarden*, skipper Osvald Lillenes og MS *Helgehorn*, skipper Benjamin Brandal. I tillegg dei nordnorske skutene *Heimen*, *Heimland I* og *Maiblomsten*.

Det oppstod diskusjon om – og i tilfelle kven – som eventuelt hadde vore inn om grensa. Skipperane vart saman med skipspapir og gevær tatt om bord i oppsynsfartøyet DS *Porga*. Skutene fekk sovjetisk prisemannskap om bord. Skipperane vart sette i arrest om bord i oppsynsfartøyet.



Oppsynsfartøyet «Porga» med dei arresterte skutene i Kvitsjøen 1932. Foto frå Ruben J. Brandal

Kva som elles gjekk føre seg er noko uklart – ikkje rart, grunna språkvanskane. Wirkola, med sin finske bakgrunn, fungerte som tolk og omsette frå norsk til finsk. Ein russar omsette vidare frå finsk til russisk. Blant dei norske skipperane fanst fleire som kunne seie tydeleg frå – på norsk. Med *Veslekari* og skipper Paul Lillenes hadde dei norske både den sterkaste skuta og den mest temperamentsfulle skipperen. Det hjelpste lite overfor russarane. *Porga* var i ferd med å gå tom for kol og måtte vente på bunkers. Tida gjekk og skutene dreiv ut over. Etter nærare ti dagar var dei komne så langt ut om konsesjonsgrensa at skipperane og skutene måtte sleppast fri.

Ei historie av det meir gemyttlege slaget knyter seg til skipper Oluf Mikalsen på MS *Espenesvåg* av Gratangen. Skuta skal ein gong ha drive med straumen inn om grenselinja, på grunn av ein maskinskade. Skipperen skal ha vorte arrestert og halden i arrest eit par døgn, for grensekrenking. Etter frigjevinga vart han spurd om tilhøva i sovjetisk arrest. Han svarte at det verste var at vaktarane tok frå han snusøskja.

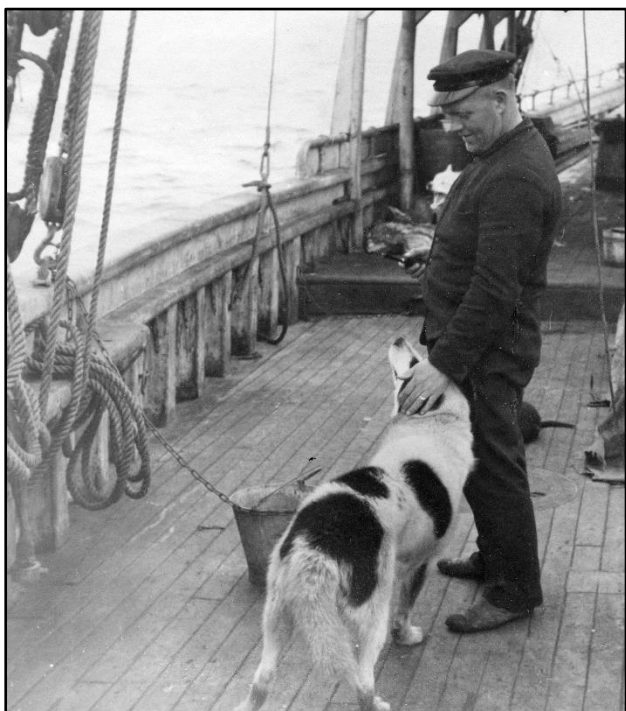
Selfangarar mot sovjetmakt:

Bolsjevikleiar (partileiar og statsminister) Lenin vart råka av slag og sett på sidelinja i 1922 – omtrent samtidig med etablering av Sovjetunionen som forbundsstat. Han døydde i 1924 - omtrent på same tid som spørålet om konsesjon for selfangst i Kvitsjøen fekk ei varig løysing gjennom handelsavtalen mellom Sovjetunionen og Norge.

Etter Lenin sin død oppstod det maktkamp i bolsjevikpartiet, ein maktkamp som Josef Stalin gjekk sigrande ut av mot slutten av 1920-talet. Når norske selfangarar i Kvitsjøen kom i konflikt med sovjetiske oppsynskrefter, var det Stalin sitt diktatur som stod bak på sovjetisk side.

Blikk mot andre felt:

Ut over 1930-talet minka selbestanden i Kvitsjøen. Og faren for isskruing var like stor. Fleire skuter starta gjerne fangstsesongen i Kvitsjøen. Dersom fangsten der var dårleg, gjekk dei til Vestisen og prøvde der. Dersom det også der var dårleg, gjekk dei kanskje tilbake til Kvitsjøen for å prøve der på nytt. Døme på skuter som prøvde dette på 1930-talet, var *Polarbjørn* (Kristoffer Marø) og *Sælbarden* (Peder Andresen)



*Skipper Peder Andresen på «Sælbarden» 1932.
Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.*

Dette gjorde at mot slutten av 1930-talet prøvde flere seg ved Newfoundland og Labrador. Først ute var Arendal-skuta *Ora* i 1937 – med ein solid bomtur.

Året etter gjorde Brandal-skutene *Polarbjørn* (Kristoffer Marø) og *Polaris* (Peter P. Brandal), den første vellykka fangstturen til newfoundlandsfeltet.

Dette vart eit viktig felt for norsk selfangst heilt fram til 1982.

Fangsten i Kvitsjøen stoppa ved utbrotet av andre verdskrig. Krigen var i gang frå september 1939. Sovjetunionen og Finland utkjempe den såkalla vinterkrigen frå november 1939 til mars 1940.

Etter andre verdskrig stasjonerte supermakta Sovjetunionen viktige stridskrefter på Kola. I Gremikha-bukta, rett innanfor Svjatoi, har Russland ein base for atomubåtar i nordflåten. Både Kola-halvøya og Kvitsjøen vart eit militært høgsensitivt område.

REFERANSAR:

Informasjon: Etter Ruben J. Brandal i Ishavsmuseet sitt arkiv. (Ruben var med MS *Helgehorn* i Kvitsjøen i 1932).

Litteratur:

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

Bergh, R. 1981. *Ein gong ei ishavsbygd*. Tjørvåg. Herøy kulturstyre.

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

Nordanger, T. 1980. *Dramaer i Nord-Atlanteren*. Bergen. Nordanger Forlag.

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

Remøe, S. O. 2018. *Fanget i polarisen. Den dramatiske historien om DS 'Remøy'*. Oslo. Panta Forlag.

Roeim, J. 1994. *Norge sett utenfra*. Oslo. Ex Libris forlag AS.

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

Nettet:

Ishavsmuseet Aarvak. Skutekatalog. Wikipedia.

Plukkfangst:

Grønland.

Kjøbenhavn: Dampskibet «Hans Egede» kom igaar til Kjøbenhavn. Blant de reisende fra Grønland var direktør Daugaard-Jensen, som uttaler at forholdene i Grønland er gode. Der har været god sælfangst og fisket har været bedre end sedvanlig, navnlig ved Godthaab og Sukkertoppen. Hvad hvalfangsten angaar, var det i Norge indkjøbt skib «Sonja», paa grund av streiken i Norge kommet for sent frem til Grønland, og det store hvaltræk gaat forbi. Skibet var nu gaat til Syd-Grønland, og man haaper paa en god sftersæsong. Med hensyn til radiostationene meddelte han, at man var kommet længst med arbeidet i Juliannahaap.

(Vesteraalens avis, tirsdag 30. september 1924)

Nordahl Grieg og Jan Mayen

Av Odd Berset
Tekst, Magasinet for
Alle nr. 40 1963



Både gjennom liv og diktning røpet Nordahl Grieg sin sterke kjærlighet til arktiske strøk, det var ensomheten og naturen som tiltrakk ham. Når han var lei av maset og småintrigene i London, når han for alvor gikk trett av dette miljøet og lengtet etter arbeidsro, da stakk han nordover.

Drømmen om Finnmark levde i ham hele tiden under krigen. Han hadde vært der på nøytralitetsvakt.

Han hadde planer om å slå seg ned på Fugløy i Finnmark, når krigen var slutt. Som Helge Ingstad har uttrykt det: «Nordahl Grieg var polarforsker på sin måte.»

Han dro til Island, og han dro til Jan Mayen. Oberstløytnant Karl Hjelvik er i dag sjef for Varanger Bataljon. Signaturen og oberstløytnanten er gode kjente fra krigens dager, og en kveld jeg besøkte ham på Tanahus, bad jeg ham fortelle om sitt samvær med Nordahl Grieg under krigen.

– Hvis han ikke hadde blitt luftmål for det tyske antiluftskyts, ville han selv ha skrevet beretningen om Det Norske Kompani på Island og Garnisonen på Jan Mayen, sier Karl Hjelvik. Det var våren 1942 han sluttet seg til kompaniet på sagaøya, vi var den gangen stasjonert på Akureyri. Det var ikke første gang han besøkte Island. Han hadde tidligere vært gjest hos den norske flyskvadron, som var forlagt dit. Der hadde han «orget» seg en flygerjakke av skinn, den var han glad i og brukte den utenpå battledressen. Dessuten hadde han sikret seg et par skinnstøvler. Han var jo en rusk av en kar, og dette ukonvensjonelle antrekket passet ham.



Jan Mayen 1942: Nordahl Grieg i midten. Karl Hjelvik t.h. Foto frå Stig Hjelvik

Da slapp han å bry seg med buksepressen, skopuss og alle disse kravene som nå en gang stilles til en offiser. Ja, de offiserene som tilhørte hæren, skulle i følge reglementet ha slips til battledressen. Det slipset så vi sjelden ham bære! Knuter på skolissene forekom ofte, en og annen knapp kunne også bli borte. Over skulderen bar han en veske som i sin tid hadde inneholdt en gassmaske.

Denne gassmaskevesken ble etter hvert fullstappet med notater og blyantstumper, en må vel nesten få lov til å kalle den et ambulerende dikterverksted.

Det var en junidag 1942 vi sto ut Eyjafjord på Island med et marinefartøy med kurs for Jan Mayen. Utenfor Grimsøy slapp vi noen dypvannsbomber og tok om bord et par hundre kilo svimeslått torsk.

Det var første gang Nordahl Grieg skulle besøke «Island X», det var altså dekknavnet. Selv hadde jeg tilbragt et halvt år der tidligere og var fortrolig med garnisjonslivet på denne utposten. Det var et stykke fritt Norge, denne polarøya, der klimaet vel best høvet havhest og rev. Det er et faktum at Nordahl Grieg hadde foreslått for rette vedkommende i London at både regjeringen og Norsk Rikskringkasting skulle utfolde sin virksomhet fra denne bastionen i



En gruppe norske flygere på Island med deres Northrop-fly i bakgrunnen. Foto frå Stig Hjelvik

Nordishavet. Når hans forslag ikke ble møtt med særlig forståelse, hadde det vel både sine praktiske og militære grunner.

Det var grapsevær på turen nordover, vi hadde syv ubåtmeldinger, registrert av telegrafisten. Det var nettopp noe for oss, for synkeminene lå klare langs begge rekker av akterskipet. Men ubåtene var ikke interesserte i hverken «Namsos» eller kaptein Meyer.

Nordahl Grieg var levende interessert i de humoristiske episoder som inntraff midt under krigens tragedier.

Jeg må skyte inn at året før, jeg tror nesten det var natten til 17. mai, hadde jeg vært med samme fartøyet på min første tur fra Island til Jan Mayen. Da lå isen bare 40 kvartmil nord av Island. Skodda var tjukk. Kort tid etter vi hadde gått gjennom farvannet, ble det meldt over radioen at både «Bismarck» og «Prins Eugen» hadde lurt seg forbi Island med kurs vestover. Det var samtidig som «Namsos» hadde passert de samme isfrie farvann, med kurs nordøst. Det var med andre ord bare timer mellom det lille norske fartøyet og det tyske kjempeskipet. Da kaptein Meyer på «Namsos» fikk denne meldingen, slapp det ut ham en galgenhumoristisk replikk: «Der gikk vi glipp av en jævla sjanse igjen.»

Etter at slagskipet «Hood» gikk ned med 1300 manns besetning i nærheten av Grønland, som offer for en av «Bismarck»s granater, sluttet jeg å jamre meg over tåka!

Slike episoder gikk med et kort notat ned i Nordahl Griegs gassmaskeveske. Samtidig som han var dikter, hadde han jo vært en aktiv og glimrende journalist. Og her vil jeg gjerne ta med en historie, som Søren Richter hadde å berette fra den første landgangen på Jan Mayen i mars 1941.

Det var den gangen «Honningsvåg» og «Veslekari» representerte marinen. Skutene var nådd frem til landkollen på vestsiden av øya. De begynte å losse. Et tysk bombefly kom durende over. Hvert øyeblikk skalv vi i buksene, vi ventet på de første bombene. På dekket av «Kari» sto det fremdeles et par kasser whisky, som ikke var kommet på land. Styrmannen kastet et trist blick på dem. Så sang han ut på bergensk: «Han skal ho'nen pitle ikkje få disse!»

Dermed grep han kassene og hev dem over bord. Vi hadde et lønnlig håp senere om at de skulle drive på land slik at vi kunne finne dem i rekvedhaugen i nordlagunen. Men den gang ei, sa Tordenskjold.

Denne historien gikk sikkert også ned i gassmaskevesken.

Men denne gangen gikk landingen fint på ishavsøya. Både Nordahl Grieg, post og forsyninger for seks måneder fikk en hjertelig mottagelse. Isen lå som en beskyttende skjerm utenfor Jan Mayen. Lossingen foregikk ved «Revesmuget», der det siden ble bygd en ny meteorologisk stasjon.

Sine tre stjerner som kaptein i hæren tok ikke Nordahl Grieg så høytidelige, men han hadde satt sin ære i å bli utdannet som offiser. Han var ingen «blåoffiser».

Det viste seg også snart i den tiden han var sammen med oss på Jan Mayen.

Jeg måtte naturligvis først ta meg av det mest nødvendige: inndeling av vaktlagene, montering og innskyting av diverse nye våpen, og inspeksjoner.

En dag inviterte jeg Nordahl Grieg på langtur til Syd-Jan Mayen, som er fantastisk vakker, enten det er dag eller natt, om sommeren. Hva betyr klokkeslettet, når sola skinner over tåken eller henger rett over hyttetaket døgnet rundt?

Vi startet over Mohnberget til Brilletårnet og Hvalrossbukta. Der tok vi en rast og studerte restene av de nederlandske hvalstasjonene fra 1630-årene. Vi så på gravhaugen fra den tid der hodeskallene grinte mot oss innenfor råtnete kistebord.

På denne turen ble det vår spesielle hobby å telle skipsluker, som var slengt på land, sammen med andre vrakrester og drivtømmer. Vi telte 27 slike luker, hver av dem hadde sin tragiske historie å fortelle om Murmansk-konvoier, om fartøyenes stadige kamp mot tyske fly og ubåter.

Vi så på polarblomstene, for det meste saksifraga, som ga farge til disse forblåste sand- og lavaslettene. Et sted kom vi til og med over noen store løvetann.

Mens vi ruslet slik langs strendene, fortalte Nordahl Grieg om den tiden han var i Finnmark, om sine venner og kamerater i Alta bataljon, der han ekserserte i 1928 på Altagårdssletten. Han hørte til grensevakten i Sør-Varanger under krigen mellom Sovjetsamveldet og Finland i 1939/40.

Han fortalte om sine turer på den vidda han elsket, han mintes turer fra Alta til Skoganvarre, Karasjok og Kautokeino. Finnmark var den landsdel som sto hans hjerte nærmest. Han kom stadig tilbake til Fugløy ute i Lyngenfjorden, der han ville slå seg ned med sin kone når krigsbråket var slutt.

Noen steder vasset vi i dyp mose, der reven hadde laget rene sauestier. Andre ganger klatret



«Revesmuget» ved landingsplassen utenfor Nordlagunen, Jan Mayen 1942. Foto fra Stig Hjelvik.

vi i bratte fjellsider. Lavautbruddene har laget de mest groteske formasjoner, det er et slags månelandskap med steinarter i alle slags farger, et teppe av aske, og noen spredte gresstuffer her og der. Helt til den sørlige enden av øya kom vi ikke, men tok oss over til sørøstsiden.

Der kokte vi kaffe og spiste i Camp Helena, navnet lyder jo flott, men det er en ørliten, tarvelig fangsthytte. Camp Helena er laget av en gammel pianokasse. Den var oppkalt etter kona til Alfred Øien fra Tromsø, riktig en einstøing, som hadde overvintret på Jan Mayen mange år før krigen. Nordahl Grieg og jeg skrev, som skikken var, våre navn på veggen. Så gikk vi videre over Sydlagunen forbi Søyla. Her fins det mest kjente revehiet på Jan Mayen, med huler og ganger i ur og lavastein på kryss og tvers og langt innover. Da vi sto der, dukket det plutselig opp et lite nøste. Det var en blårevunge, som murret og kveste, mens den slet og rev i en død stormåse, som lå utenfor en av inngangene.

En slik maskot hadde jeg ofte ønsket meg, og jeg tok den i nakkeskinnet uten at den gjorde det minste forsøk på å stikke av. Den kunne være titolv dager, på størrelse med en middels kattunge. Vi puttet den varsomt ned i ryggsekken og tok sluttspurten hjem til hovedstasjonen, mens Veslemikkel kveste og klorte nede i sekken.



Fangst av rev, Jan Mayen 1942. Foto frå Stig Hjelvik

Nordahl var sårbeint og sliten, turen hadde tatt atten timer. Men for et humør han var i!

Han leste et av sine dikt ved frokostbordet, kanskje var det stuertens nybakte brød som inspirerte ham til å åpne seg slik. Vesle-mikkel ble plassert i en kasse på vårt felles soverom. Sersjant Tyrhjell, som lå på samme rommet, tok seg av reveungen. Han kunne det. Han hadde fire barn hjemme i Oslo. Ingen skulle fortelle ham hva en slik pjokk skulle ha! Menyen ble en blanding av boksemelk, tomatsaft og rå kjøttslintrer. Den åt, men gneldret noe aldeles jævlig, og slo seg ikke til ro før sersjanten tok Veslemikkel opp i køya og lot den krype inn i armhulen. Der fant den seg til rette. I flere netter framover holdt den seg i køya. Vi fisket smårøye nede i Nordlagunen til den, og den la i seg til magen sto som en tromme. Særlig var tomatsaft ettertraktet.

Nordahl var den som stelte mest med revungen, lekte med den og hadde det gutteaktig morsomt. Senere på sommeren havnet mikkel som maskot om bord i «Namsos» og ble kaptein Meyers personlige lugarkamerat. Den fulgte kæpten overalt og satt på skulderen hans, når han gikk i land.

I bestikken hadde den sin kasse. Den likte å sitte på kartbordet og se ut, Det var en vane den ikke skulle ha lagt seg til. Den hoppet nemlig en dag

ned under slingring og havnet i styremaskinen. Da var den ni måneder gammel og forlengst berømt som maskot i hele den allierte nordatlanterhavsflåte. Det sies at kaptein Meyer var lite «tilsnakkendes» etter dette dødsfallet. Nordahl fikk enda en revevenn på Jan Mayen denne sommeren. Det var en tisper, en hvitrev. Vi hadde en reserveradiostasjon oppe mellom knausene i Jakobsdalen, i fall de tyske flyene skulle gjøre kål på dem vi hadde i hovedstasjonsområdet.

Denne hytta brukte Nordahl Grieg som dikterhule.

Det hendte at luften ble for stinn av tobakkkrøyk og mangel på surstoff i vår lille «lugar» på hovedstasjonen. Særlig etter en kraftig selkjøttmiddag og andre kulinariske delikatesser, som også veslemikkel jafset i seg. Jeg kan godt forstå at Nordahl av og til flyktet til hytta i Jakobsdalen. Der stelte han seg selv og sørget for mat til en revemor som holdt til like ved.

Vi hadde telefonlinje over stasjonsfjellet til hytta i Jakobsdalen, slik at nødvendige meldinger kunne nå frem. Men det var forbudt å ringe i utrengsmål. Alle samtaler kunne avlyttes av alle, og disiplin på linjen var av beredskapsmessige grunner nødvendig.

Det var vel en halvtime å gå til hytta i Jakobsdalen, men tåke var det støtt og stadig, så det hendte at turen kunne bli temmelig langdryg. Når Nordahl diktet, som vi pleide å si, kunne han bli borte nesten en uke.

En dag ringte han og inviterte meg opp til hytta. Han var i strålende humør, da jeg kom. Og det var ikke mer orden hos ham enn det var nede i kåken vår. Han må ha hentet frem en del av gassmaskeveskens innhold, for løse ark med notater lå strødd omkring over alt.

Nordahl gjorde meg den glede å lese opp noe av det han hadde skrevet. Det var om sjøfolkene i handelsmarinen, en del av diktet til Kongen, og

et par andre ting som han først ville gi fra seg etter krigen.

For meg ble det timer jeg alltid vil huske, der jeg satt på den eneste krakken i hytta, som eneste tilhører.

Nordahl leste, og det kunne han! I det ene øyeblikk satt han på køykanten, i det andre reiste han seg, revet med av diktene. Han hadde arbeidet intenst med stoffet. Enkelte avsnitt forklarte han, understreket nyansene og bakgrunnen for at nettopp slik måtte det skrives. Jeg er redd for at en del av det jeg den gang hørte, ble borte med ham og gassmaskevesken over Berlin halvannet år senere.

Mesteparten av maten besto av hermetikk. Brød bakte vi selv til hele befolkningen, som da utgjorde ca. 35 mann. Potetene hentet vi fra en snøskavl. Kok potetene frosne, de blir akkurat like fine! Ferskt kjøtt fikk vi med hver båt, det ble også oppbevart i naturens kjøleskap.

Under besøket i hytta, gikk så Nordahl i gang med å lage mat. Kaffekjelen og stekepannen ble slengt på ovnen. Og så fikk jeg lære hvordan polarlapskaus å la Nordahl Grieg ble komponert: En klatt smør, innholdet av en halv melkeboks, en boks corned beef, en boks Meat and Vegetables, to bokser sardiner og en med sild i olje, alt havnet i tur og orden i stekepannen. Så rørte han stadig i denne flytende massen. Han sa at dette var en fremragende oppskrift, som han hadde eksperimentert seg frem til i dikterhulen, og retten utmerket seg spesielt ved sin lettvinthet. Snart hadde vi pannen på en fjøl mellom oss på bordet, brød og smør var der fra før. En tallerken, kniv og gaffel samt en kaffekopp uten hank var hele oppdekningen. Men denne lapskausen smakte aldeles storartet!

Nordahl var i storform, han fortalte om hvitreven som kom på besøk hver eneste dag og fikk sin rasjon av det huset hadde å by på, og han spurte etter nytt fra radioen. Etterpå fant han frem sin siste ukerasjon med «snapsemikk» – ordet var innført til Jan Mayen av Søren Richter



Et av de norske Catalina-flyene fotografert i drivisen ved en av stasjonene. Foto frå Stig Hjelvik.

– en flaske Gordon Gin. Med appelsinsaft og kaldt brevvann ble det en gudedrikk.

Denne tomannsfesten ble et av mine kjæreste minner fra Jan Mayen. Da jeg gikk, satt revemor utenfor og ventet, og der kom resten av polarlapskausen vel med.

I den lyse årstiden tok vi båtturer til nordenden av øya rundt Beerenberg. Dette fjellet på 2277 meters høyde rett opp av havet lot seg ikke passere landverts. Vi disponerte bare en liten jolle med plass til tre fire mann, en heller skrøpelig farkost på Ishavet. Jeg planla en inspeksjon for å undersøke om noe kunne ha hendt der oppe på strendene ved det lokale Nordkapp.

Nordahl Grieg ville være med. Hans over hundre kilo var ikke nettopp den ballast som jollen likte. Han var heller ingen ekspert når det gjaldt påhengsmotorer. Men en triveligere følgesvenn kunne jeg ikke tenke meg, selv om han neppe ville vært heldig stilt om noe uforutsett skulle hende, slik at vi ble nødt til å klatre tilbake over Beerenberg.

Vi satte kursen fra land ved Revesmuget og stakk godt til havs for å unngå de stygge skavlene og brenningen rundt foten av Beerenberg, og jøkylene, som lutet seg truende



Norske soldater slår leir under patruljetokt på Jan Mayen. Foto frå Stig Hjelvik

nedetter fjellhenget. Beerenberg var en nifs nabo, når veldige ras av snø, is og stein kom brølende ned fra svimlende høyde rakt i havet.

Vi kom vel frem og landet i god orden i Krossbukta. 500 meter rett over hodet på oss hang Kronprinsesse Martha's Bre, – blå og stygg. Med jevne mellomrom kalvet giganten med dunder og brak. Jeg var liten lysten på å ta noen sjanser her, men Nordahl dro ut tiden med å studere denne uhyggelige jettekroppen av en bre, som hvert øyeblikk kunne slippe en ulykke over oss. Han stirret oppover, hadde fingrene nede i gassmaskevesken, som om han ville ta opp blyant og papir. Men heldigvis rev han seg løs fra sine tanker.

Og så kom replikken: «Her er det fanken ingen grunner til å ha store tanker om seg selv!» Så gikk vi bortover mot Hagerupshytta, som sto der ynkelig og forblåst, tjoret fast til store steiner med barduner i alle fire hjørner.

Vi fant ingenting av betydning. Været holdt seg på det samme, og vi kom hjem til litt tryggere forhold etter 12-14 timer, våte av sjøskvett og

litt svimle etter stirringen oppetter Beerensbergs endeløse flåg og breer. Og husker jeg ikke feil, hadde vår stuert, Martin Vidnes, en herlig alkemiddag ferdig til oss, da vi hadde fått på oss tørt tøy. Ved bordet måtte vi ut med nytt fra «Nord-Jan». Det eneste nye var et veldig bilhjul til en 10 tonns vogn som var drevet i land der nord. Noen av karene hentet det senere. På Island fikk de fem hundre kroner for hjulet, det samme beløp som et fint blårevskinn ble betalt med den gangen. Og siden jeg snakker om reveskinn, så er det vel sannsynlig at pelsen til Nordahl Griegs blårevtispe havnet om halsen på en islandsk «stulka», selv om det ikke skjedde så lenge han. selv var på Jan og holdt hånd om sin yndling.

Et tilfelle av hypokondri eller polarsyke førte til at vi fikk båt oppover etter knapt to måneder. Nordahl Grieg fulgte med tilbake etter sitt første besøk på øya i Ishavet. Han kom tilbake i desember samme år, men da var han der bare mens båten lå der. Det var ingen turistreise, for Ishavet er heller hustrig på denne årstid.

Jeg hadde gleden av å være sammen med Nordahl Grieg også i januar 1943, da han oppholdt seg en tid ved min avdeling i Akureyri på Nord Island.

Vi drev på med å lære amerikanerne vintertjeneste oppe i jøklen. Nordahl var overalt der noe hendte. Alltid intens og ivrig, en fornyer av håp og tro på at vi snart skulle komme tilbake til et fritt Norge. Han var alle soldaters venn og inspirator.

Siste gangen vi møttes var i Norway House i Edinburgh 7. september 1943. Han var da i ferd med å bearbeide rette vedkommende på amerikansk hold for å få være med et bombefly over Berlin.

Vi satt på en benk i en botanisk hage, da han innviet meg i sine planer. Han var nokså nedstemt, krigen gikk kanskje ikke som han hadde håpet. Han hadde med seg brødsriver,



Norske styrker på Island. Norske hæravdelinger var stasjonert på Island fra 1940. Foto frå Stig Hjelvik

som han matet småfuglene med. Han måtte ha sittet der før, for fuglene lot til å kjenne ham.

Jeg kunne sant å si ikke begripe hva han hadde over Berlin å gjøre. Jeg sa noe sånt som at: «Hvis jeg var amerikanerne, ville jeg tatt med meg en bombe i steden!»

For den replikken fikk jeg en røffel. Han måtte oppleve og føle hva kjempende nordmenn gjorde daglig i land, på havet og i luften, først da kunne han som likemann skrive om dem. Det var siste gang jeg så gassmaskevesken.

Mange år er gått siden dette møtet. Nå har jeg vært i Finnmark nokså lenge. Jeg har vandret på de samme stedene som Nordahl Grieg før krigen. Jeg har truffet flere av hans venner fra hans soldattid ved Alta bataljon. Alle husker ham og ser på ham som en av sine. På støtten for de falne, som er reist utenfor det nye Altagård over bataljonens falne, står kaptein Nordahl Griegs navn øverst på vestsiden av steinen.

Hver gang jeg ser støtten, minnes jeg vår lange tur en juninatt på Syd-Jan, da han skildret Finnmark og landet her nord, hvor han hadde funnet fred og frihet.

Karl Hjelvik går bort i bokhyllen og tar frem Nordahl Griegs diktsamling «Friheten», som først ble offentliggjort på Island, før krigen var slutt.

Og det er ikke vanskelig å skjønne hvorfor han blar opp på en bestemt side og viser meg dette diktet:

Mørk står en øy av hav,
ensom og kald og bar.
Dette er Norges land.
Dette er alt vi har.

— — —

Her er vårt land. En øy.
Blesten går strid og kald.
Drømmer kan ikke gro.
Drepe – er alt vi skal.
Slik at en annen slekt
åpen og varm og fri
kan, mellom løv og korn,
slippe å bli som vi.

Plukkfangst:

De forliste sælfangere

Vardø: Det russiske dampskip «Subotnik» kom til Vardø tysdag medbringende 30 fangstmenn fra «Forland», «Vesterisen» og «Violette». Mannskapene fortalte at der i alt er forlist 11 fangstskip, hvorav 2 russiske. De forliste skip er «Ruskal» og «Blomen» av Ibestad, «Violette» og «Walla» av Trondhjem, «Succes» av Hammerfest, «Vesterisen» fra Kristiansund, «Kap Flora» og «Forland» av Ålesund samt et hvis navn man ikke vet. Efter hvad man tror å vite var der 80 norske skip på sælfangst og da er i den senere tid har vært stormende vær antas flere forlist. Spørsmålet om hjelpeekspedisjon er under overveielse og «Heimdal» holdes klar i Vardø for å hente hjem skipbrudne, men isen tillater ennå ikke at «Heimdal» går ut.

Romsdals Budstikke, fredag 9. mai 1924

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

Ishavsmuseets Venner jobbar for å støtte Ishavsmuseet i Brandal. Alt av overskot i foreininga går til ulike prosjekt på Ishavsmuseet, for å styrke formidlinga 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

Ny bok frå Ishavsmuseet



Balsfjordminner – skuter, fangstfolk og miljø. Av Bjarne Harald Brobakk

Bjarne Harald Brobakk flyttet til Balsfjord som liten gutt og vart etter hvert svært så glad i denne bygden innerst i fjorden. Han reiste til sjøs som 15 åring og har vært hele sin yrkeskarriere på sjøen og på Svalbard. Han har 19 turer på selfangst, reist på hvalfangst og vært til topps på Rossøya, Europas nordligste punkt. Brobakk er svært historieinteressert, da med fokus på lokalhistorie fra Balsfjord og historien fra selfangst og ishavsyene i nord.

I denne boken, som er hans andre bok, deler han av sine minner fra Balsfjord og årene på selfangst. Bjarne Harald Brobakk har i denne boken intervjuet en rekke tidligere mennesker han møtte i Balsfjord og Troms og skippere og fangstmenn fra ishavet. Her kan du lese deres historier.

Boka kan bestilles fra www.ishavsmuseet.no/produkter/boker/
E-post: post@ishavsmuseet.no eller tlf./sms 95 11 76 44

Den siste reder av større fiske- og fangstfartøy i Balsfjord.

Smakebit frå boka **Balsfjordminner**, av Bjarne Harald Brobakk 2024

Agnar Karlsen ble født på Seljelv Indre i Balsfjord, 15.01.1936 av foreldrene Arne og Eddy Karlsen. Arne var oppvokst på Slettmo Indre. Da Arne ble sammen med Eddy overtok de gården Seljelv Indre. Agnar vokste opp på gården og begynte på skolen under krigen.



Agnar Karlsen. Foto fra Halvard Karlsen.

Arnes far var Karl Andersen på Hammarbakken, Storsteinnes. Derfor ble slektsnavnet Karlsen. Karl var gammel jekteskipper og hadde i årevis seilt med favnevedlast fra Hansengården på Storsteinnes til Tromsø og med handels-varer i retur. Jekta het «Fremåt» og var rigget for seil og med en liten forbrennings-motor.

Brødrene Karl og Alfred var også ansvarlige sjauere i Hansengården ved anløpene av dampskipene fra Tromsø. Karl var også havnesjef i Storsteinnes havn. Arne hadde reist med «Alf Arne» fra den var ny i 1947, og da Agnar var 14 år, fikk han være med faren på den skuta, det var hans egne folk på Hammarbakken.

«Alf Arne» var et sameie av brødrene Johannessen (Bakke) og skipperen var Alfred,



«Alf Arne» før maskin ble montert på Rognan. Foto fra Einar A. Johannessen.

han var gift med Anna, som var datter av Lise og Karl. Lise ble kalt «Karl-Andersa-Lise».

«Alf Arne» ble skoleskipet til Agnar. Skuta var i Balsfjord i åtte år fra den kom nybygd fra Rognan i 1947 og ble skoleskip for mange ungdommer som begynte på havet etter krigen. Skuta var kjent som en dårlig sjøbåt og den slingret mye. Den drev lofotfiske om vinteren og linefiske om høsten. Agnar var liten og tett, og han ville klare det forfedrene hadde klart tidligere. Han var av det slaget som bygdefolk kalte «gammalstål». Han hadde stå-på vilje og ville fullføre det han hadde bestemt seg for. Arne omkom i trafikkulykke sensommeren 1958.

Agnar begynte senere om bord i «Verner», eiet og drevet av Arne Hansen, Moen, Storsteinnes. Skuta drev linefiske (stub) om høsten og storsildfiske med garn på Mørkysten vinter og vår. Selfangsten hadde kommet i gang igjen etter krigen og storturen, som «Norsel» hadde gjort på Newfoundland i 1951, fikk mye omtale i selfangstkretser, og Agnar ville prøve seg på selfangst. Han fikk lovnad om hyre hos brødrene Jakobsens rederi i Tromsøysund. Han reiste med fly sammen med kompletteringsmannskapet til Las Palmas og gikk om bord i «Norsel» som kom nordover fra Antarktis og skulle gå til Newfoundland. Skipper Guttorm Jakobsen, som ikke kjente Agnar, syntes han var ung og liten,



«Polaric» 1968, siste tur som Møreskute før Agnar tok over

og tok han i byssa. Men det skulle vise seg at han avanserte og ble senere selv skipper på egen skute, «Polaric».

Agnar var med «Norsel» på Newfoundland selfangstsesongen 1952, og drev i tillegg stubbfiske om høsten. Så var han med «Norbjørn» på selfangst sesongene 1953-54-55, og var også med på notfiske på storsilda om vinteren og islandssilda om sommeren.

I 1956-57 var han i militæret. Han var i kystartilleriet på Trondenes, senere i sjøheimevernet. Da begynte han å planlegge sagbruk på gården, som han senere bygget mellom bilveien og fjorden. Han drev sagbruket som binæring i mange år, og bygdefolket fikk også bruke saga selv om Agnar var på havet. Han var om bord i «Norbjørn» til «Norvarg» ble innkjøpt til Tromsø, og ble om bord der til 1962. Han kjente Guttorm og rederiets tidligere skuter godt. Han var med på Newfoundlandsturer, sildefiske og ekspedisjonsturer.

Høsten 1962 gikk Agnar kystskipperkurs 1. klasse og fikk utstedt navigasjons-sertifikat våren 1963. Han var skytter på «Heimen» vinteren 1963 og har i sin sjøfartsbok følgende turer:

«Norvarg» 1964 og 65 Newfoundlandstur, 3. skytter.

«Lanse 2» 1966 Newfoundland 2. skytter

«Espenesvåg» 1967 Vesterisen 1. skytter

«Hisø» 1968 navigatør.

I 1968 overtok Agnar «Polaric» fra A/S «Polarbjørn» ved G.C Rieber og co A/S og Martin Karlsen A/S Brandal, med G.C Rieber og co A/S som mellommann. Skuta hadde da en lengde på 105 fot og 600 HK Wichman hovedmotor.

Den var bygget på Kyrksæterøra i Trøndelag i 1917, ansvarlig byggeleder var Nils K. Bolsønes fra Romsdalen. Skuta ble senere forlenget og hadde senere mange utbedringer på forskjellige skipsverft, og den skiftet også eier mange ganger, men den beholdt sitt opprinnelige navn «Polaric».

Skuta har vært på alle felt for selfangst: Kvitsjøen og Østisen, Vesterisen og



«Hisø» 1978. Foto fra Halvor Nilsen

Danskestredet. Skuta har også hatt ekspedisjonsturer til Spitsbergen, og øst- og vest siden av Grønland. Den var også stasjonert på Island under krigen. Man kan trygt si at det er historisk sus over skuta «Polaric», som har vært i så mange havområder.

Agnar drev selfangst i Vesterisen og senere også i Østisen fram til 1978, 10 turer i alt. Agnar hadde ikke den store erfaringen fra Vesterisen, men han tok om bord noen av de gamle skytterne som hadde mange turer til Vesterisen, Ivar Skogvik, Tromsø og Alf Lauritsen, Balsnes.

Den første sommeren han eide skuta var de nordover til nord-vest Spitsbergen med drivgarn etter laks. «Tronøy» med Johannes Andersen, Malangseidet, hadde prøvd dette fisket tidligere med kombinasjon med reketrålur. «Polaric» ble for sen for sesongen og det ble dårlig resultat.

Agnar og Johannes var ikke av den typen som pratet for mye på senderen, men de holdt alltid kontakt og pratet når de gikk inn til Tromsø for levering og når de kom ut igjen, så de visste hvor de var og hvordan det lå an med fisket. Han trålte lodde om vinteren før ishavsturen og trålte reker resten av året.

Agnar, som var av gammel balsfjordslekt, var meget nøye på hvem han hadde om bord, og på ishavsturene var det meste av mannskapet fra hjemkommunen.

De fangstfolkene som hadde flest turer med han var Harald Jørgensen og Hans Justin Olsen, begge Malangseidet, Jørn Inge Johansen Skavskog og broren Odd Harald, og Jens Luneng, Seljelvnes som hadde sju ishavsturer med «Polaric».

For å gjøre seg best mulig kjent med forholdene i Vesterisen hadde han med seg Alf Lauritsen, Balsnes, som førsteskytter. Alf hadde hatt mange turer i Vesterisen. Totalt på de 10 ishavsturene hadde «Polaric» langt over 20000 dyr. Og to av turene i Vesterisen var meget gode med full last.

«Polaric» hadde også verdifulle fangster, klappmus og blueback. Verdien av fangstene var på høyde med «Fortuna»s fangstverdier. På de 10 årene hadde skuta ingen skade av betydning, men det var noen små skader og slitasje på ishud og baugjern etter ishavsturene.

En forsommer etter ishavsturen rustet de for drivgarnfiske etter laks og var på tur nordvest for Spitsbergen. De hadde også med is til rekeflåten som lå og fisket på Isfjorden og Kongsfjorden. Da de kom til Bjørnøya, ble det uvær og ishuda under skuta løsnet og de måtte gjøre vendereis.

Denne turen var også Julius Severinsen med.

Ved rekefiske på Spitsbergen hadde «Polaric» en grunnstøting sør for Isfjord radio i tett tåke, da radarrefleksen ikke viste korrekt landkjenning. Agnar var ikke selv om bord da dette hendte, det var leid mannskap i rorhuset. Det kom ikke inn klart radarrefleks på lavlandet, men fjellkjeden lenger inn i landet kom inn som land på radarrefleksen og misviste korrekt land. Det hadde også tidligere vært mange balsfjordinger med «Polaric» på fangst og sildefiske på 50- og 60 tallet. «Polaric» ble kondemnert i 1983 etter fem års forsøk på å verne skuta, som Agnar var blitt så glad i. Han hadde jo selv reist i samme farvann fra unge år som skuta hadde vært i tidligere. Åge Hansen ved Tromsø skipsverft hvor Agnar alltid hadde reparasjon og vedlikehold av skuta var med på å slepe «Polaric» til fartøyvernet i Gratangen. Der



Agnar Karlsen og Geir Andreassen fra Svartnes. Foto fra Halvard Karlsen

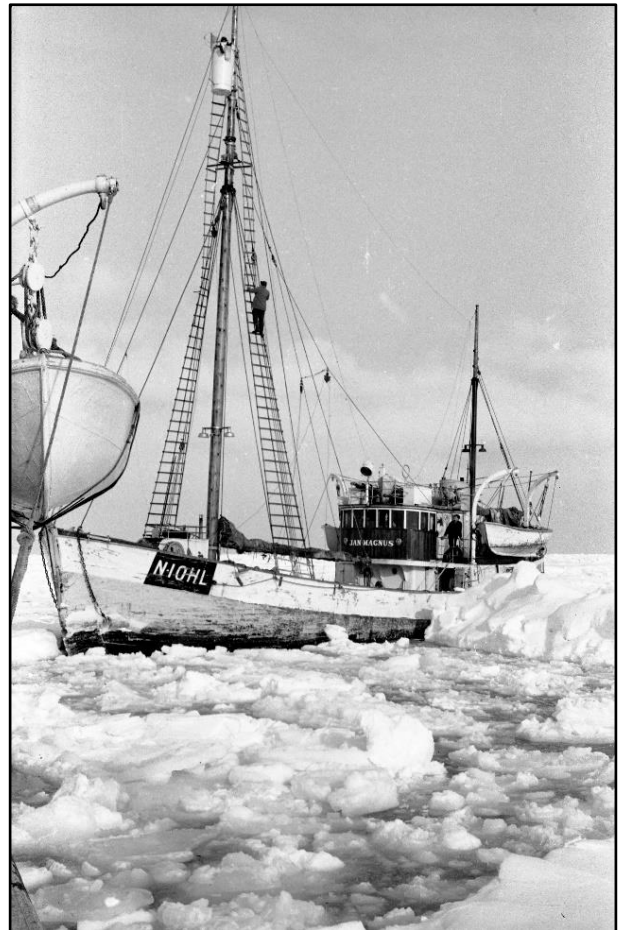
lå skuta mens de ventet på at søknad om vernestatus skulle bli behandlet, men skuta ble til slutt senket.

Agnar hadde planer om nybygg med isklasse og kombinasjonsdrift. Han fikk tegnet en høvelig skute hos en konsulent på skipsverftet i Tromsø i 1982-83, noe breiere og dypere enn «Arnt Angel» som var bygd noen år tidligere.

Kondemneringssummen etter «Polaric» ble brukt da Agnar senere kjøpte «Selis» i 1979. «Selis» var bygget ved Moen båtbyggeri i Risør som «Jan Magnus» for JM Johansen, Stamsund. Lengde 30,5 m, ferdig i 1950. Skuta ble kjøpt av Austad i Tromsø i 1968 og fikk da navnet «Selis». Olaf Hogstad, Lakselvdalen var skipper om bord i mange år, og han kjøpte senere skuta.

«Selis» hadde mange gode fangster fra Vesterisen. Den brant utenfor Tromsø og ble liggende på Skattøra. Agnar kjøpte skuta og bygget den opp ved Gråfjord slipp og båtbyggeri i Gratangen. Skuta kom i rekefiske 1982 og var i drift til 1994, Statens Fiskarbank forlangte tvangssalg i 1993 og melding om opphør i 1994.

På slutten av drifta med «Selis» var det vansker med å få økonomien bærekraftig. Skuta var blitt umoderne og det var vansker med å få vant mannskap.



«Jan Magnus» her i Vesterisen 1959. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Banken presset på for å få lånene dekket, og det endte med at Sparebank 1 tok pant i skuta og forlangte kondemnering.

Det var tre konsesjoner på «Selis». Skuta ble da tatt i pant og ble liggende i Eidkjosen. «Selis» var i drift til opphøret ble forlangt, og for egen maskin gikk skuta til Kristiansund for opphugging.

Agnar var selv om bord i skuta da det kom mannskaper for å ta skuta til Kristiansund. Han tok med seg sine private eiendeler og orienterte dem litt om skuta. Det var en tung dag for Agnar, han hadde jo lagt ned mange års arbeid og satset mye kapital på skuta. Han hadde hatt håp om å berge konsesjonene.

Noen interessenter gikk sammen med Agnar for å danne et selskap. Det var Trygve Solstad, Birger Sørensen, Åsmund Nordgård og Paul Stark kom også med til slutt, Stark eide anlegget



«Havsel» i Vesterisen 2013, foto Espen Brandal.

til samvirkelaget på Malangseidet med kai og lagerbygninger på egen tomt.

Det var kompetente folk på skips-elektronikk og hydrolikk utflyttet fra Balsfjord som kunne flyttet hjem og bygget opp og drevet service på fiskebåter ved anlegget på Malangseidet, men det ble ikke noe av fordi skutene med konsesjon ble utradert fra Balsfjord.

Balsfjord kommune var også kontaktet om støtte til selskapet. Interessentene skulle satse 50.000 kr hver og ba om noe lignende hos kommunen. I kommunen tok Hjalmar Kjosvatn saken opp politisk. Olaf Åsheim var da ordfører. Så var det snakk om kompetanse og konsulent for å uttale seg om prosjektet. Da ble Odd Bjørklo brukt som konsulent.

Svaret derfra ble kort og bestemt: «Ingen ting å satse på». Her burde Bjørklo blitt bedt om redegjørelse for et så negativt svar. Var ingen av interessentene ansett for å være kompetente nok på havet? Han uttalte seg på vegne av kommunen, og søknaden ble avslått.

Hadde Nils Johannesen (Bakke) blitt brukt som konsulent, hadde verdien av konsesjonen blitt redegjort for. Interes-sentene, som reiste på havet, var for mye borte og fikk ikke følge med på det som ble avgjort.

Banken tok skuta til Kristiansund for opphogging. Da Kvernmo kom i land reiste han til Kristiansund for å prøve å berge skuta. Dette var i juni 1995, men det var for sent. Mast og tynne var nedrigget, fordelingstavla for strøm var også demontert.

Kvernmo arbeidet videre og fikk kjøpt «Havsel» i år 2004. Han søkte hjelp hos Christian Rieber i Bergen om startkapital for kjøp av «Havsel». Eirik Hanssen, mangeårig formann på Riebers anlegg i

Tromsdalen ga Rieber gode anbefalinger om Kvernmo som fikk garanti på to millioner til kjøp av «Havsel».

Skuta driver han fortsatt, og det har gått bra de årene han har eiet og ført skuta. Jeg hadde annen

jobb da han kjøpte «Havsel» og kunne ikke ta maskinistjobben som han tilbød meg. «Havsel» har etter at Kvernmo kjøpte skuta gjort 16 vesteristurer, hatt oppdrag for utenlandske filmteam 10 somre på Spitsbergen, og har hatt oppdrag for sjøheimevernet og oljevernberedskap. Han har også vunnet filmpris for filmen «Ishavsblod».

På søknaden om torskekvote som Agnar sendte til fiskeridepartementet, kom det svar tilbake at det var en torskekonsesjon fra tidligere i Balsfjord, «Tronøy» ved Johannes Andersen, Langstrand.

Agnar ble anbefalt samarbeid med Andersen-slekta om sammenslåing av konsesjoner på et nybygg. Johannes, som var innehaver av «Tronøy» og konsesjonen, var samarbeidsvillig om prosjektet, men da ville han bort fra kapitaldrifta trål, og kvota måtte bli på en moderne autoliner, som er en mer miljøvennlig driftsform og med bærekraftig økonomi. Det var linefiske (stub) Johannes begynte med, først på «Tronholm» og så på «Tronøy». Johannes ble syk og døde to år senere.

Mens dette foregikk traff jeg Asbjørn Sjøtun, mangeårig ordfører i Balsfjord og med flere år på Stortinget, en vår etter ishavsturen, og regnet med at han ville snakke om vesteristuren. Han visste nok ikke at jeg var med på Agnars prosjekt.

Uten at emnet var tatt opp, snakket han om Agnars planer og sa at jeg ikke måtte støtte han. Kåre Kristensen kom inn som ordfører i kommunen da Agnar var i gang med planer om nybygg, og kommuneøkonomien var dårlig. Ingen i kommunen hadde interesse eller innsikt i framtidig skatteinntekter med ei ny skute og mannskap fra kommunen.

Agnar fikk ikke tillit for prosjektet, selv om han i mange år hadde hatt mannskaper fra kommunen, først på «Polaric» i 10 år, loddefiske om vinteren, så Vesterisen og rekefiske resten av året, og «Selis» som han drev i 12 år på rekefiske. Agnar var en driftig kar på havet.

Johannesen-brødrene (Bakke) kjente Agnar fra starten av hans karriere på havet, og særlig Alfred var ofte på besøk hos Agnar. Nils, som var yngst av brødrene, var en kompetent person for konsultasjon i forbindelse med Agnars planer om å berge «Selis». Agnar var en driftig kar på havet. Hadde Nils blitt brukt som konsulent, kunne resultatet blitt et annet. Han hadde uttalt seg på et faglig grunnlag bl.a. om verdien av konsesjonene. Ledelsen i kommunen arbeidet i stedet for oppdrett av torsk i Balsfjord.

Nå er det bare meg igjen av dem som samarbeidet med Agnar på hans prosjekt for å berge konsesjonene på «Selis». Jeg har fulgt med i utviklinga i fiskeflåten og økningen av verdien av konsesjonene. Det var et tap at ikke konsesjonene ble berget.

Det ishavsfolket som hadde reist i en årrekke og opparbeidet erfaring om selfangst ble hardt rammet av internasjonal boikottaksjon som til slutt reduserte hele næringa. En annen uforståelig lokal motstand mot selfangst på hjemmebane var uforståelig og uventet i selfangstkommunen Balsfjord.

På slutten av 1970-tallet bygde havnevesenet molo ved kirkehavna på Tennes, beregnet på fiskefartøy, som det dessverre ikke er flere igjen av i Balsfjord. Nå blir den benyttet av fritidsbåter. Når fiskebåtene, som var registrert i Balsfjord ble borte, ble også rekrutteringa borte.



«Polaric» med lett rim. Foto frå Arnljot Rolandsen,



Baug mot baug 1976, «Fortuna» og «Polarfangst»

En av turene «Polaric» lå seilingsklar for Vesterisen måtte en av fangstfolkene gi avkall på plassen. Jørn Inge Johansen, som var kommet hjem fra utenriksfart med langt solbleket hår ned på skuldrene og mørk solbrent, var ute etter ishavsplass. Han gikk ned på nordenden av dampskipskaia der «Polaric» lå. Han henvendte seg direkte til Agnar om plass. Agnar som ikke kjente igjen Jørn, og som for øvrig var av den gamle skolen, var kort i sitt svar: «Vi tar ikke om bord langhåret hippies på denne skuta».

Da Jørn var gått spurte Agnar de andre gutta hva det var for en kar det der. Svaret var: «Det er sønn av Jens i Skavskogen». Uten et ord jumpa Agnar over rekka og sprang etter Jørn og kom tilbake med en som ble en god fangstmann og som fikk mange turer med «Polaric». Etter at «Polaric» gikk i opplag, fikk Jørn mange turer med «Polarfangst» og Paul Stark.

Etter at «Selis» var borte fra Balsfjord fortsatte Agnar med gårdsdrift og sauehold. Han var en arbeidssjel og arbeidet til en alder av 77 år, da

ble han syk i februar og døde i mai 2013. I begravelsen var det en delegasjon fra Tromsø skipperforening og formannen, Willy Jensen, holdt også en fin tale om livet til Agnar på havet og som skipper, og avsluttet med hvor mange ishavsturer han hadde gjort.

Åsmund Nordgård, som hadde hatt mange Newfoundlandsturer sammen med Agnar holdt også en tale. Det kunne ha vært en eller flere som var ansatt i kommunen i begravelsen, i tillegg til familien, og mannskap som hadde reist sammen med Agnar, men det var ingen offentlige representanter til stede fra kommunen.

Jeg har reist sammen med Agnar og kjente han godt, gikk også på konfirmasjon sammen med Helga Eline Jakobsen fra Storbukt, Svartnes, som Agnar ble gift med. Agnars sønn, Halvard, bor nå på farseiendommen. Han driver som lastebilsjåfør og saueholdet er borte. Datteren Anita bor på sin mors hjemgård i Storbukt, og driver med alpukka. Hun høster også farseiendommen.

HEIMEN – Namn på tre ishavsskuter frå Tromsø

Av Magnus Sefland

HEIMEN. Den første:

Eksisterte 1914-1928. Bygd i Nerhus i Ølve, Hardanger. Fartøyet var ein galeasrigga kutter av tre. Dimensjonane i byggeåret var: lengd 79 ft / tonnasje 72 brutto. Etter ombygging 75 brt. Framdriftshjelp var ein Gideon-motor på 9 hk. Første eigar var Sjur S. Borgen, Jondal/Bergen i 1914.

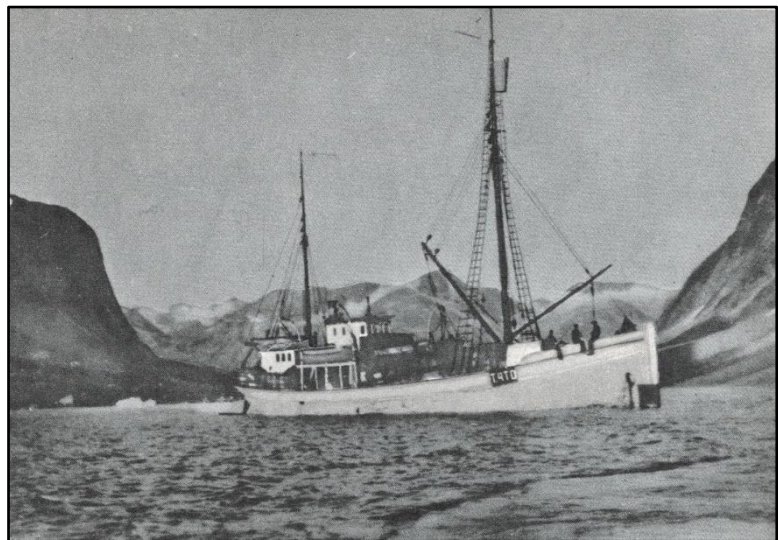
I 1916 vart Lars Jakobsen m. fl. i Tromsøysund ny eigar. Om lag på same tid fekk fartøyet ein Bolinder på 120 hk.

Skuta sin aktivitet var selfangst i Kvitsjøen, kvalrossfangst ved Kvitøya og i Karahavet og sildefiske. I sommarhalvåret var det ekspedisjonsturar, med engelske, franske, italienske og norske oppdragsgjevarar.

På eit ukjent tidspunkt vart skuta forsterka ved Tromsø Skibsverft. Ho fekk også nytt styrehus. Då lova om merking av fiskefartøy kom i 1920, fekk *Heimen* fiskeriregistrering T 4 TD – Tromsøysund kommune i Troms.

I 1920-1921 var *Heimen* på leiting etter Peder Tessem og Paul Knutsen. Skipper var Lars Jakobsen. Skuta overvintra i den samanheng i tida 1920/21 ved Diksonøya ved Sibirs nordkyst.

Tessem og Knutsen var med på Roald Amundsens *Maud*-ekspedisjonen 1918-1925. Dei to vart beordra av Amundsen til å ta seg over isen og russisk område tilbake til Norge med notatar om forskning og erfaringar frå ekspedisjonen. Dei to forlet polarskuta *Maud* i 1919 for å nå fram over isen til den russiske telegrafstasjonen på Dikson. Dei to kom ikkje fram og vart ikkje funne av leiteekspedisjonen med *Heimen*.



«Heimen» foto frå Nils P. Vigeland, Norge på havet, bind 4 side 361

Lars Jakobsen vart av Amundsen beordra til å leite etter dei to på land. Han kom heim frå leiteekspedisjonen over land via Moskva og Stockholm. Islos og skipper Ole Nikolai Hansen førte *Heimen* heim igjen.

Knutsen vart aldri funnen. Leivningar etter Tessem vart funne av ein russisk ekspedisjon i 1922. Han var nesten framme ved telegrafstasjonen då han bukka under.

Heimen var på Aust-Grønland med ekspedisjonar for den britiske geologen James M. Wordie i både 1923 og 1926.

James Wordie har gitt namn til ei bukt og ein brearm ved Claveringfjorden på Nordaust-Grønland. Wordie var med på Ernest Shackleton sin ekspedisjon til Antarktis med seglskuta/DS *Endurance* i åra 1914-1916. Då *Endurance* forliste i Weddellhavet, tok ekspedisjonen seg fram til Elephant Island ved hjelp av livbåtane. Der overlevde dei fleste av ekspedisjonsfolka – medrekna Wordie – på brevatn og rått pingvinkjøtt i lang tid. Dette medan Shackleton og fem andre segla i ein livbåt frå Elephant Island til Sør-Georgia for å hente hjelp. Til slutt vart alle frå *Endurance*-ekspedisjonen berga av eit fartøy som kom fram til Elephant Island.



«Heimen» den andre. Foto frå Rudolf Mur.

Heimen vart skrudd ned under selfangst i Kvitsjøen i 1928. Skipper ved forliset var Lars Jakobsen.

HEIMEN. Den andre.

Eksisterte 1929-1970. Trekutter, bygd av Johan Drage på Rognan.

Dimensjonar: Originalt 87 ft/ 120 brt. Etter ombygging 97 ft/142 brt. Maskin originalt ein Bolinder på 160 hk.

Fiskeriregistering originalt: T 4 TD (Tromsøysund). Etter kommunesamanslåinga Tromsø/Tromsøysund 1964: T 84 T. Eigjarar var frå starten i 1929 P/R Heimen (Brørne Jakobsen), Tromsøysund.

Heimen vart brukt til selfangst, mest i Vestisen. Vidare til snurpefiske etter sild og lodde – etter kvart også med kraftblokk – og til ekspedisjonar.

I 1929 vart skuta leigd til ein italiensk ekspedisjon for å leite etter rester av Nobile sin

Italia-ekspedisjon. Skuta hadde for det høvet namnet ‘*Sukai*’.

I seks-sju år (blant andre i 1934) var *Heimen* ekspedisjonsfartøy for britiske ekspedisjonar til Grønland og Baffin Land. På ein slik ekspedisjon fekk ei bukt på austkysten av Baffin Land namnet ‘Home Bay’. Det var ei direkte omsetjing til engelsk av namnet ‘Heimenbukta’ - etter namnet på skuta.

I 1931 var *Heimen*, med Lars Jakobsen som skipper, på ekspedisjonstur til Sørøst-Grønland. Det var utreise for **to** ekspedisjonsparti til Skjoldungen-området.

Det eine partiet var eit fangstparti for overvintring, under leiing av Finn Devold, og med fem andre deltakarar. Blant dei fem var ‘isbjørnkongen’ Henry Rudi. Hovudstasjonen Finnsbu vart oppretta inst i ein fjorarm like nord for øya Skjoldungen. Fjordarmen fekk namnet Heimenhamna, etter namnet på skuta. Der etablerte overvintringspartiet radiostasjon.

Partiet delte seg på tre stasjonar: Finnsbu, Trollbotn og Vogtbu. Partiet heldt til i området i to år til 1933. Då vart partiet henta heim av DS *Signalhorn* av Brandal, skipper Johannes Aksnes.

Det andre partiet var på oppdrag for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser (NSIU). Partiet talde tre mann og var der for vitskaplege undersøkingar under leiing av geologiprofessor Thorolf Vogt. I tillegg var kunstmålar Gunnar Wefring med på det vitskaplege partiet, som Devold sin gjest. Dette partiet returnerte til Norge med *Heimen* same sommar.

Under opphaldet i Skjoldungen-området okkuperte Finn Devold og hans folk området mellom Lindenowfjorden på 60 grader 30 N og Umivik på 63 grader 40 N for Norge og kalla området Fridtjof Nansens Land. (Då dommen ved domstolen i Haag vart kunngjort i april 1933, fall meining og effekt av denne og dei andre norske okkupasjonane på Aust-Grønland bort).

Under andre verdskrig vart *Heimen* rekvirert av den tyske okkupasjonsmakta. Skuta var tenkt til utskifting av signalbøyer langs kysten. Dette arbeidet kom ikkje i gong, blant anna på grunn av ein maskinskade. Skuta vart liggjande mykje ubrukt, og ved frigjeringa i 1945 låg skuta i Svolvær.

Rundt 1950 gjekk *Heimen* gjennom ei oppgradering. I 1949/50 fekk skuta nytt overbygg. Og i 1951 fekk ho ny motor, ein Bolinder Munktell på 250 hk. I katastrofeorkanen i Vestisen i 1952 var *Heimen* på feltet. Skuta var ille ute, men greidde seg så vidt.

I 1959 fekk *Heimen* igjen ny og sterkare motor: Wichmann 400 hk. På 1950-talet tok Jac. Jakobsen over som skipper etter faren Lars Jakobsen.

Heimen vart også på 1960-talet brukt til safariturar og ekspedisjonar til Grønland og

Svalbard. Ein av dei som gjorde seg nytte av skuta, var den norsk-amerikanske antarktisforskarer Finn Rønne (Ronne). Han hadde barndommen sin i Horten. Etter at han hadde utvandra og vorte amerikansk statsborgar, var han med på fleire amerikanske ekspedisjonar til Antarktis. I 1962, like før han gjekk av med pensjon frå det amerikanske luftforsvaret, leigde han *Heimen* til ein fotosafari til Svalbard.

I 1970 var tida omme for *Heimen*. Skuta vart kondemnert og søkkt i Veggefjorden i Troms.

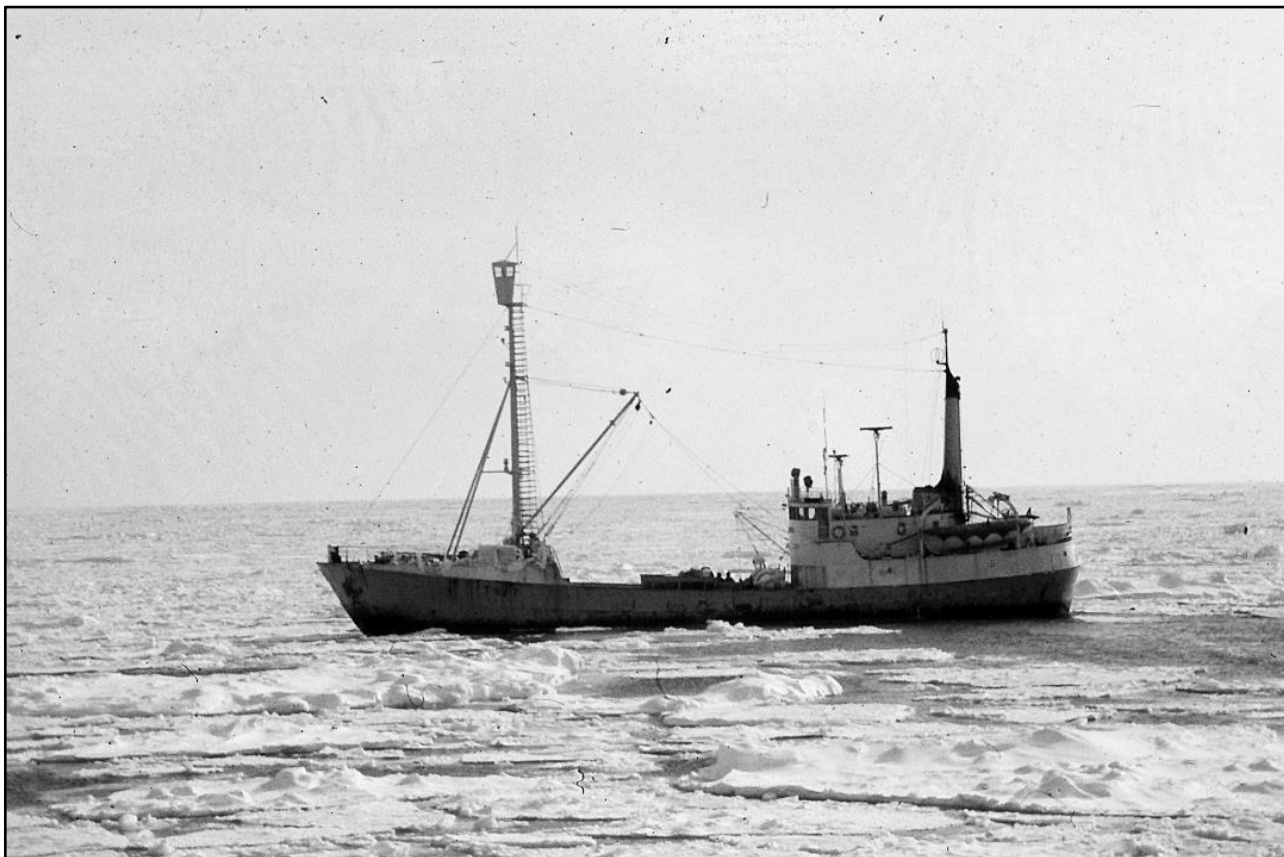
JAN MAYEN (M 10 A) / HEIMEN I (T 99 T) / POLARFANGST (T 99 T) / KVITUNGEN (T 99 S / T 6 T).

Bygd 1958. Eksisterar framleis. Den tredje skuta med *Heimen*-namnet. Romartal **I** i namnet (*Heimen I*) kom truleg av at ved overtaking og omnemning av skuta i 1969 eksisterte framleis den førre *Heimen* (1929). Det trongst ein detalj i namnet for å skilje skutene frå kvarandre. Det vart gjort ved å leggje til romartalet I. (Noko liknande hende då *Lance II* kom til i 1966. Då eksisterte framleis også den førre *Lance* (1938)).



«Jan Mayen» med isa overbygg.

Jan Mayen var ein stålkryssar, bygd ved Liaaen MV i Ålesund. Levert til Koppernæs & Co AS i Ålesund. Dimensjonar originalt var 130 ft / 317 brt. Etter ei ombygging 138 ft. Framdrifta var frå



«Heimen 1», foto frå Hans Kragset

starten ein Deutz på 1000 hk. Fiskerimerket M 10 A.

I dei følgjande åra tilhørde skuta Koppernæs-reiarlaget i litt skiftande selskapsformer. Drifta var det vanlege mønsteret: selfangst ved Newfoundland, snurpefiske og ekspedisjonsturar.

Eitt av dei første åra skuta var på selfangst, var skyttarkongen frå 1950-talet, Lars L. Ese d.y. (f. 1922) frå Balestrand, med som andre- eller tredjeskyttar. Kanskje som eit eksperiment. Det viste seg at baneskyting og skyting under selfangst på ishavet var to nokså ulike aktivitetar, med avgrensa overføringsverdi mellom dei to formene for skyting.

Midt på 1960-talet var skuta registrert hos Koppernaes Shipping Ltd i Halifax eit par år. Tanken var at drift av skuta skulle løne seg betre frå Canada. Men i 1966 var drift av skuta tilbake hos Koppernæs i Ålesund – med si tidlegare

norske fiskeriregistrering. Same året vart det montert kraftblokk.

Frå 1969 hørde skuta til hos Lars Jakobsen m. fl. i Tromsø. Johan Ottesen har følgjande omtale av skuta si tid med namnet *Heimen I* i boka ‘*Skuter på selfangst*’:

‘--- Ved årsskiftet 1968/69 vart «Jan Mayen» seld til Tromsø. Eigarar der vart Lars Jakobsen og sønene Rolf Jakobsen og Lars Jakobsen. Dei hadde kvar sin tredjepart. Båten skifter no namn til «Heimen I» og erstatta den gamle ishavsskuta «Heimen», som vart kondemnert litt seinare. Då Jakobsen-karane overtok, var skuta under ombygging der ein bygde inn gangane akterut. Etter denne ombygginga vart tonnasjen målt til å vere 408 brutto og 122 netto. Nytt fiskerimerke vart T 99 T.

«Heimen I» vart nytta til selfangst og til ekspedisjonsturar, særleg til Svalbard i sommarsesongen. Men då det kom flyplass på



«Polarfangst» i Vesterisen 1992. Foto Johannes Alme

Svalbard, minka det sterkt med slike oppdrag. Samstundes ønskte staten å redusere kapasiteten i ringnotflåten. Dermed oppnådde eigarane å få båten, som dreiv lodde- og sildefiske, inn under kondemneringsordninga. ---‘.

I 1981 vart skuta seld til ishavsskipper og -reiar Paul Stark i Tromsø. Skuta fekk namnet *Polarfangst*. Året før hadde Stark mist den førre *Polarfangst* (ex treskuta *Sjannøy* (1949) av Ulsteinvik) i isskruing i Vestisen. Stark dreiv selfangst og reketråling med den nyinnkjøpte *Polarfangst*.

I 1988 var *Polarfangst* gjennom ei større ombygging. Skuta vart påbygd shelterdekk. I tillegg vart det sett inn ein brukt Wichmann på 1710 hk. Av omsyn til propellanlegget vart motoren nedstempla til 1000 hk. Det var same yting som Deutz-motoren skuta fekk som nybygg – ein motor som det med tida vart ein del plunder med.

På 1990-talet var *Polarfangst* i Vestisen. Der kom skuta eit år over ein isbjørn som sat på eit isflak. Skipper Paul Stark gjekk nærare med skuta for å studere dyret nærare. Isbjørnen var freda. Dei såg at bjørnen aka seg fram på isflaket ved hjelp av framlabbane, medan bakkroppen syntest livlaus, truleg lamma av skade. Bjørnen var ute avstand til å jakte, truleg dømd til sveltetøden. Skipper Stark tok radiokontakt med styresmakter på fastlandet og spurde om lov til å avlive dyret og spare det for liding. Dei hadde fryseri lasterommet og kunne lett overlevere bjørneskrotten rund direkte til politi og veterinærstyresmakter på kaia i Tromsø. Kontakten gjekk heilt til sentrale miljøstyresmakter. Svaret frå dei var nei til avliving. Naturen skulle gå sin brutale gang.

I 1998 vart *Polarfangst* seld til Kraknes Havfiske AS (Jens Petter Kraknes m. fl.) i Tromsø. Tildelt nytt fiskerimerke T 6 T. I 1999 var skuta i Polen og fekk ei omfattande ombygging, med blant anna fornying av akterskipet.



«Kvitungen» i Tromsø 2020. Foto Webjørn Landmark

I 2004 vart skuta overført til Polardrift AS i Tromsdalen, eit foretak der Kraknes-familien var deltakarar. Skuta fekk nytt namn, *Kvitungen*. Skuta var på fangst i Vestisen i både 2004 og 2005. Pr 2024 er skuta framleis i kommersiell drift.

Språklege poeng knytt til *Heimen*-namnet:

At *Heimen* (1929) i si tid gav namn til ei bukt på austkysten av Baffin Land er allereie nemnt. Bukta fekk namnet 'Home Bay' i ei direkte omsetjing til engelsk av skutenamnet *Heimen*. Same skuta gav også namnet 'Heimenhamna' til ein fjordarm ved Skjoldungen på Søraust-Grønland. Der hadde Finn Devold og hans folk radiostasjon på hovudstasjonen Finnsbu. Der heiste dei flagg og proklamerte okkupasjon av eit større landområde for Norge i 1932.

Etter at den første *Heimen* forliste i 1928 og den nye *Heimen* kom til i 1929, var det av og til nyttig å kunne skilje dei to skutene frå kvarandre: den nye *Heimen* frå den gamle. Det

førte til at den første *Heimen* i hastig tale rett og slett vart kalla 'gamleheimen'.

Folkehumoren leika seg med å omsetje nynorskordet *Heimen* til bokmål og kalle den skuta som til ei kvar tid bar namnet for 'hjemmet'.

Referansar:

Informant: Paul Stark.

Litteratur:

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

Fiskeridirektøren: *Register over merkepliktige norske fiskefarkoster 1966*. Bergen. I kommisjon hos AS Lunde & Co Forlag.

Hansen, O. M. H. 1996. *Ishavsskutenes historie*. Tromsø. Bladet Nordlys AS.

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

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

Nettet:

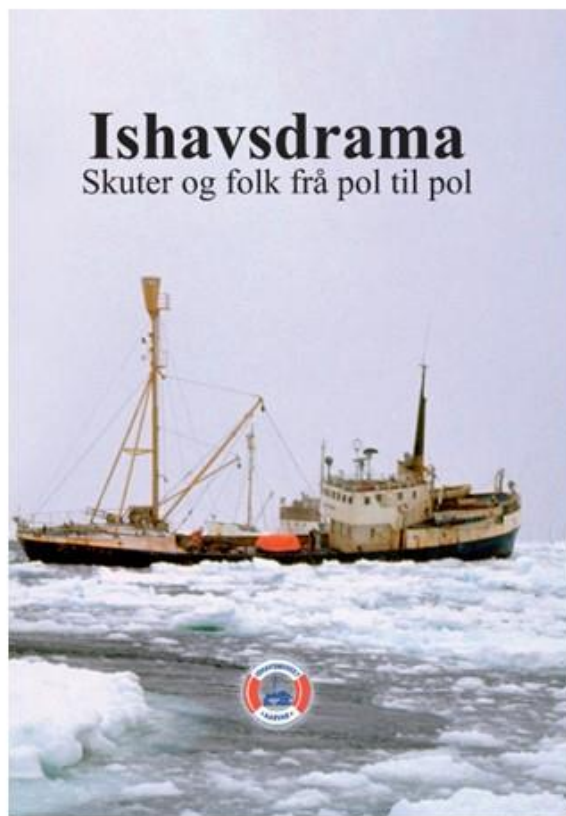
Ishavsmuseet Aarvak. Skutekatalog.

Sjøhistorie.

Wikipedia.

Ny bok frå Ishavsmuseet 2024:

Ishavsdrama



Ishavsdrama – Skuter og folk frå pol til pol
328 sider, stort format, hard cover

Kr. 445,-

Boka kan bestilles fra
www.ishavsmuseet.no/produkter/boker/
E-post: post@ishavsmuseet.no eller
tlf./sms 95 11 76 44

Du kan også spør etter boka i din bokhandel.

I denne boka er samla Ishavshistorier frå fangst og forlis gjennom heile 1900-talet. Du kan lese om selfangst på alle fangstfelt, historier frå Svalbard og om overvintringsfangst på Nordaust-Grønland.

Boka fortel om den store katastrofepåska i Vesterisen i 1917 og påskeorkanen i 1952 der til saman 12 skuter med 167 menn kom vekk. Etter dei dramatiske forlisa i 1952 vart det ikkje funne spor etter dei fem skutene, før i 2023 då ein Islansk trålar fann vraket av ei ishavsskute. Dette kan du lese om i boka. Du kan også lese frå den spede starten av det norske oljeeventyr der fleire av dei små treskutene vart nytta som stand by skip og til dykkeroppdrag.

Vidare kan ein lese om mannskapet som forliste to gongar på same turen då først "Polarbjørn" og seinare "Herøyfjord" gikk ned.

Du får også eit møte med pionerane som bygde opp byen som i dag har namnet Ny-Ålesund.

Boka tek deg også med på ekspedisjonar til bade Arktis og Antarktis.

Dramatikken kjem tett i denne boka som tek for seg mange forlis, men som også gjev eit godt innblikk i Norsk fangst-historie. Boka markerer 25 år med Isflaket.

Dagboksfortegnelse over en tur på Ishavet for 16 aar siden.



For Fjordenes Tidende
av P.B 1923

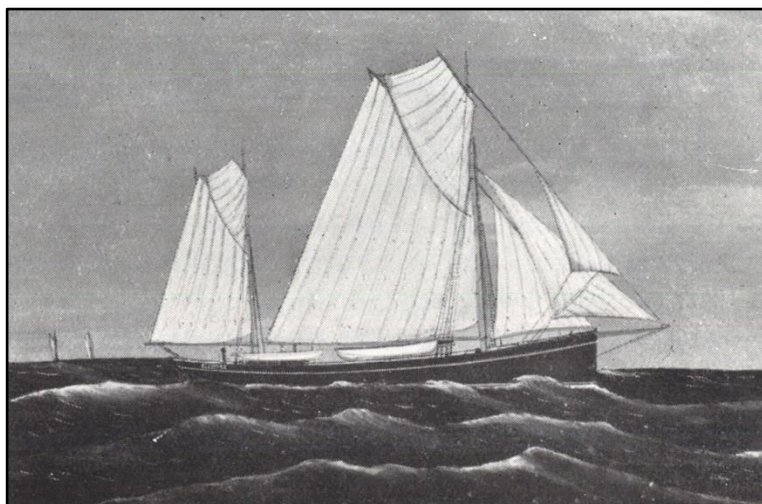
Torsdag den 23. april 1907 avgik vi med «Sleipner» av Kr.ania, kapt. I. R. paa tur til Ishavet.

Vi gik fra Aalesund kl. 12 md. Vinden var flau S.O.lig. Motoren var liten, og brugtes som nødhjælp. Ut i Vigrafjorden naadde vi to kuttere uten motor, «Rolf» og «Rap», begge paa vei til Ishavet. Gi kop og tørnet ved Vigra og gjorde skuten sjøklar. Vagt sattes for natten.

Fredag 24de kl. 3 ½ fm. lettede samtlige Ishavsfarere og for seilene fortsattes videre ut Vigrafjorden. Ved Klønningen sattes motoren i gang, vinden lidt ostligere, «Rolf» og «Rap» er i lag og med sagt fart gik det utover til vi var klar grundene. Kursen sattes. Eftersom det led paa dagen fik vi frisk bris av god vind og alt gik i beste velgaaende. Sjøen vokste efterhaanden og et par av mannskapet maatte ofre til «Neptunus». Kl. 10 om kvelden merket vi en større lækasje i proviantskapet saa vi fik sjau og ordne dette.

25. april: Seilte for god vind hele dagen, motoren blev slukt igaarkveld, men vi liker daarlig sjø og slingring og begynner saa smaat at ønske vi var under isen, alt gaar dessuten vel.
26. april: I dag er det søndag, vinden er lun i form, og ganske stille imot middag; men frisknet til utover eftm. og av sted bar det for fulde seil, om kvelden frisknet vinden slik at vi maatte ta et rev i storseilet.

27. april: Vinden spakere end igaarkveld, stak op revet. Det begynner at bli noksaa koldt, saa man skjønner vi nærmer os isen, om det end gaar



Maleri av «Sleipner». Eigar i 1907 var A/S Elf (S. Th. Sverre), Oslo.

sakte. Vinden har dreiet sig fra O. til N.O. «Rolf» og «Rap» er fremdeles ilag med os.

28. april: I dag er det hundeveir, koldt N.O. med sne-elinger, alt om bord gaar sin vante gang.

Den loggede fart har holdt sig til ca. 6 mil i vagten, vi tror at komme under isen torsdag.

Onsdag 29. april: Intet av betydning i dag.

30. april: Dagen gik som igaar; ikveld fik vi se en del botlenoser et stykke fra skuten, da blev der liv om bord, for nu skulde kanonen gjøres klar, for skytes skulde der, ifald de kom paa hold, men desværre, enhver beholdt sit liv. Nu har vi en bitende kulde. God bør og godt veir, saa det gaar lystig med alle seil tilsat. Vinden N.O.

1. mai: Alt som igaar. Kl. 2 em. Fik vi se de første merker av is, et ganske lite flak som kom rekende unda vinden, utover dagen og kvelden saa vi adskillig rekis, og om natten var vi helt inde i isen, det var rigtig behagelig at komme ind i smult vand igjen.

2. mai om morgenen blev den første sæl skudt og i løpet av dagen skjøt vi ca. 20 stkr. Ferskt sælkjøtt blir herefter fast indført paa spiseseddelen, det smakte lidt stramt til at



Maleri av «Rolf» i samlingane til Ishavsmuseet.

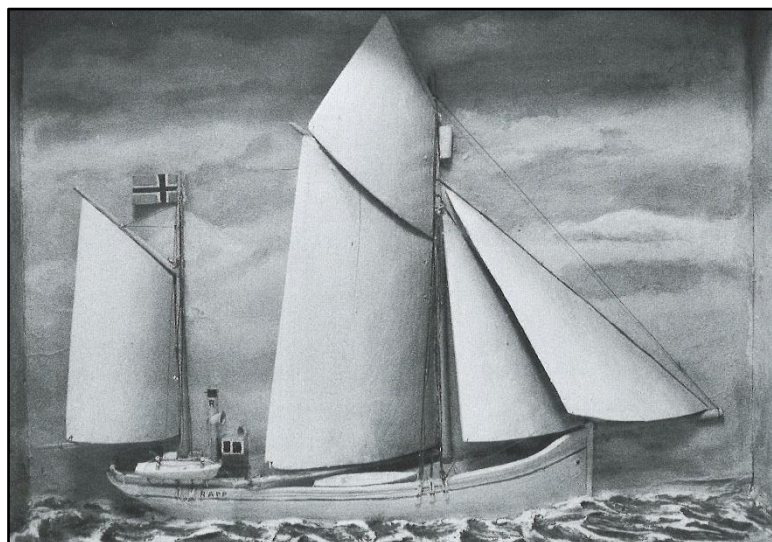
begynde med, men det værner man sig nok med, for det er kraftig og nærende kost.

3. mai: Holler søndag; koldt, sne og nordenstorm. Siden vi kom i isen har vi holdt det gaaende østover. Lidt over middag fik vi se Jan Mayen, en ø som ligger mellem 71° og 72° n.br. ca fem og et halvt tusen fot høi. Vi seiler nu ved iskanten, «Rolf» og «Rap» er endnu ifølge med os, krydsede hele dagen og natten mellem Jan Mayen og isen. Vinden øker saa vi har tat et rev i seilene.

4de og 5te mai laa vi inde i isen og voggede. Kuling av N.

Onsdag 6te mai: Om morgenen begyndte vi at seile N.O over. I de to forløpne døgn, har der ingen fangst været. Ved middagstid fik vi se en stor klapmyds indi isen og to mand avgaarde og skyte fra smaabåt; men isen satte isammen, saa de maatte hale baaten over isen for at komme i klart vand. De hadde et sørgeligt arbeid. Vinden er nu flauere, og det er blit lidt mildere. Vi er nu kommet ind i større is, saa hvor vi vender synet, møter det kun mægtige isflater. Av fugl ser vi alke, havhest og den saakalte isrype. Den er paa størrelse med en maake, men snedrivende hvit.

Torsdag 7de mai: Seilte nordover hele dagen. Fik om morgenen se en jakt, antagelig fra Tromsø. «Rap» og «Rolf» følger os. Om



Modell av «Rap»

kvelden kom vi ilag med kutter «Gunhild» av Brandal. Dennes skipper kom om bord til os, likesaa skipperen på «Rap». Vinden begynner at friskne. Barometeret faller.

Fredag 8de: Vinden frisk nordlig, laa og bakkede en stund ut paa formiddagen. Om em. begyndte vi at lænse sydvester og holdt det gaaende ind mellem isen, skjøt to tre dyr. «Gunhild» og «Rolf» gaar mere vestlig, saa vi er nu kun i følge med «Rap».

Lørdag 9de mai: Har i nattens løp lagt til bakking. Vinden er øket, koldt er det, saa det forslaar dertil lidt sne, det ser ikke meget sommerlig ut. Om morgenen fik vi se to dyr noget ind i isen. Bestmanden hadde vagt, og det var gut som vilde vise sig, men han hadde desværre en feil, han traf aldrig det han skjøt paa. Han og en mand til skulde imidlertid iveri og skyte, og alt hadde naturligvis gaat bra ifald de hadde truffet da de skjøt. Men dyret blev bare saaret, og da det var en stor klapmydshan, som ikke er ufarlig naar de blir tirret, lok den likesaa godt til motværge. Bestmanden blev ræd og tok flugten og «hannen» efter. Imot baaten bar det; men bestmanden traatte feil og bardus gik han; men heldigvis kom han i baaten før ulykken blev større, og med en vaat skjorte og forfrosen kom han om bord igjen, nedbrudt over uheldet. Vi seilte hele dagen langs iskanten. Om kvelden fik vi se en del dyr laa ind paa lidt fordelt is.

Fangstbaaten med tilhørende mandskap blev sendt indover, og vi fyrte op i maskinen, men fangsten blev ubetydelig.

Søndag 10de: Gik og bautet hele dagen fra O. til N.V. Fangsten liten.

Mandag 11te mai: Seilte som igaar. Fangst 6-7 dyr paa vagten, og næsten umulig at komme paa skuthold da de er saa ræd. Om kvelden fyrte vi atter op i motoren da vinden flauet og vi kom ingensteds for seil. Men dyrene som i forveien var ræd, blev ikke bedre av motorlarmen. Saa fandt vi paa en indretning, som vi desværre ikke fik patent paa. Om bord hadde vi et gammelt trækspil, naar vi saa nærmet os et dyr, gik en mand løs paa trækspillet, det gikk ikke efter noter, men hensigten opnaaedes. Dyrene var i den grad opmerksom, at de laa aldeles som forhekset; ja, selv om de blev saaret, var de saa forvirret av den «harmoniske» lyd at de blev liggende. Vi skjøt en hel del paa denne maate.

Tirsdag den 12te og onsdag den 13de seilte vi hele tiden i forskjellige retninger og skjøt nogle dyr paa hver vagt. Nat til den 14de mai hadde vi et straalende veir, glittende stille og klar luft. Midnatsolen sendte sine matte straal over disse umaatelige isvidder. Det er et storartet skue som aldrig glemmes. En maler ville her ha et glimrende motiv. Om morgenen begynte vi at spække og holdt paa med dette hele dagen. Efter middag fik vi tæt taake. Alle ting, som rigg og seil blev belagt med taageyr som straks frøs, saa vi tilslut saa ut som en islap, for koldt var det. Vi laa for bakkede seil hele dagen og skjøt nogle dyr.

Fredag den 15de mai: I dag er det bededag. Den blev nu just ikke helligholdt av os. Kl. 8 fm begyndte vi igjen at spække resten av fangsten. Vi hadde 147 skind og 40 tønner spek. Om morgenen kom «Hercules», samme rederi som vi, og praiet os, og saa blev det at besøke hverandre og at spørre nyt. «Hercules» var kommet under isen paa 69° og hadde faat ca. 50 dyr. Vi har ogsaa i dag taake.

Lørdag 16. mai: Vi har i dag seilt i forskjellige retninger ind i isen, men liten fangst. Fik i dag besøk av en spurve??, som nok var kommet paa avveie.

Søndag 17de mai: Dagen blev desværre holdt av os som de øvrige. Om morgenen blev en av fangstbaatene sendt ind i isen, hvor den var noksaa tæt, der skjøt de nogle dyr. Dessuten var fangsten ubetydelig hele dagen. Vi seiler mot nord for det meste. Vinden var hele dagen N.O. og friskende utpaa kvelden.

Mandag 18de mai: Dagen begynte med taake. Vi seilte gjennom isstrimelen, og var flere gange utsat for iskruing, da taaken hindret i at orientere os. Den lettet lidt ut paa dagen. Ingen nævneverdig fangst.

Tirsdag 19de mai: Taake i dag ogsaa. Vinden frisknet utofter dagen. Taakeyr og lidt sne. Utpaa kvelden blev vinden saa frisk at vi tok stagfok mesan og la os for bakking. Skjøt paa eftermiddagsvagten 3 dyr, dessuten ingen fangst. Det gaar sin vandte gang, lidt romanlæsning og et slag kort naar dertil has anledning. Efter bestikket skal vi være paa omkring 72° n.br.

Onsdag 20de mai: frisk kuling i dag. Tok to rev i storseilet og bakkede langs iskanten utofter dagen. Om aften saa vi en stimbark som kom østover. Vi strakte da op fok og mesan og stak op begge rev i storseilet og holdt samme vei som barken, hele natten.

Torsdag 21de mai: Kl. 7 ½ fm vendte vi. Barken stod ut av isen og holdt S.V. over, skulde antagelig i Danskestrætet. Vi fik se to seilere som holdt ned paa os. Disse viste sig at være «Johannes Bakke» og «Wild Flower», begge holdt S.V. over. Tok solhøide og stod paa 71° 46' n.br., ca. 10 mil N.O av Jan Mayen. Efter middag tokes atter rev i storseilet, men efter nogle timers forløp strakte vi hele seilet da vinden løyet lidt. Skjøy paa efermiddagsvagten 6 dyr. Om kvelden saa vi flere stimer av sæl,



«Wild Flower»

men det var umulig at faa noget av den, da den var meget sky.

Fredag 22de mai: Seilte langs iskanten hele dagen til om kvelden da vi kom ind i isen. «Wild Flower» er et stykke forut. Ogsaa i dag saa vi store masser av sæl, uten at den gi kop paa isen. Lørdag 23de mai: Maatte i nattens løp sætte motoren i gang, da vinden løiet aldeles av. Vi gik om morgenen opunder «Wild Flower» og praiet. Der fik vi høre at en del skuter hadde været borti sælen og skudt en del. Den hadde lagt oppe i ytterste isstrimlen. Veiret er i dag det mest straalende, likeste godveirsdag hittil, stille med stekende solskin.

Vi gik en stund for motoren, og da vinden friskned seilte vi længere N.O. over. Fangsten var ikke videre stor. Snart for seil, snart for motor gik det hele natten til om morgenen den 24de mai, da vi kom ind i isen igjen. Vi kom nu ilag med mange fangstskuter, «Gunhild», «7de Juni», «Union» og flere som vi ikke fik kjending paa. Det er søndag i dag og som motsætning til

igaar frisk med snetykke, dertil svær dønning. Ingen fangst før om kvelden, da skjød vi 9 dyr. Om kvelden frisknede vinden, saa vi maatte ta to rev i storseilet, tok mesan og gik og bakkede hele natten.

Mandag 25de mai: I dag har vi rigtig ruskeveir, laa og bakkede. Om kvelden begynte vi saa smaat at seile vestover. Fanget om kvelden en levende sælunge, som vi tok om bord. Den fandt sig snart til rette og krabbet noksaa gemutlig rundt dekket.

Tirsdag 26de mai: Om morgenen og utefter dagen hadde vi storkuling med snetykke, rigtig ufyst. «Union» og «Havfruen» er i lag med os. Med tre rev i storseil og revet fok gaar vi alle tre og bauter mellem isflakene.

Onsdag 27de mai: I dag er det lidt bedre veir og vi har i dag hat stort besøk fra «Havfruen» og «Union», faat nyt læsestof og diskutert. Vi gik hele dagen og natten og bautet ind mellem isen.



«Johannes Backe». Foto frå Tore W. Topp.

Torsdag 28de mai: I dag er det Kristi-himmelfartsdag. Vi ligger ogsaa i dag og bakker, helt til middag, da begyndte vi at seile. Skjøt nogle dyr m eftermiddagen. Om kvelden begyndte vinden atter at friskne til med tæt taake. Vi er nu ilag med «Havfruen» og to jagter fra Tromsø. Utefter dagen og kvelden hadde vi fullstændig storm. Vinden er sydlig og da vi ligger utfor iskanten har vi og dønning. Har sat stormseil til for natten.

Lørdag 30te mai: Kuling først på dagen, efter middag blev vinden lidt vesligere og løyere, seilte for smaa seil indgjennem isen. Ingen fangst. Vi er ilag med mange skuter, i alt 7.

Søndag 31te mai: Bra veir i dag, seiler mellem isen og skjød nogle dyr. «Havfruen» er atter ilag med os. Efter middag blev det aldeles stille, vi gik for motoren gjennem tetisen, det blev tungt og staking blev det; men frem gik det om end sent. Fik se en skute langt øst som viste sig at være «Polara». Vi seilte da vinden frisknet nedover mot den. Den laa for bakkede seil og holdt helg; hadde faat ca. 300 dyr. Seilte derefter

videre og fulgte en istrimmel vestover hele natten.

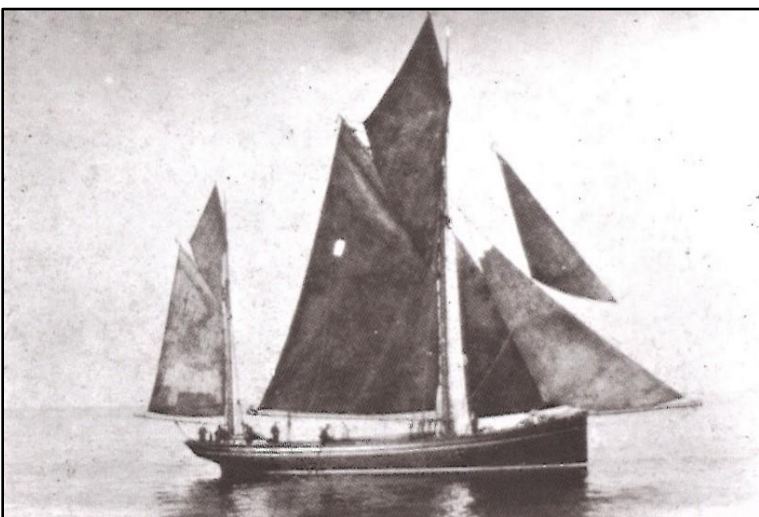
Mandag 1ste juni: En av fangstbaatene har med mellemrum været ute flere gange i dag. Veiret er godt, til dels stille, saa vi gik for motoren, har skudt ca. 20 klapmuds, det er forresten vanskelig at komme dem paa skudhold.

Tirsdag 2den juni: Om morgenen reiste begge fangstbaatene ind gjennem isen og skjød den ene 9, den anden 12 store dyr, straalende veir, gik for motoren utover til vi kom i rum sjø.

Onsdag 3dje juni: I dag gik det bra med fangsten, skjød fra skuten 60 dyr, godt veir, gaar for motoren.

Tordag 4de juni: Vinden er len men vi seiler og om kvelden traf vi sammen med «Neptun», «Rap», «Havfruen» og «Sjøblomsten», ingen fangst.

Fredag den 5te juni: Vinden er begynt at friskne, ingen dyr ligger oppe. «Elf» kom og praiet os om morgenen og fik et fat parafin. Vi seilte utefter eftermiddagen og kvelden og fik se



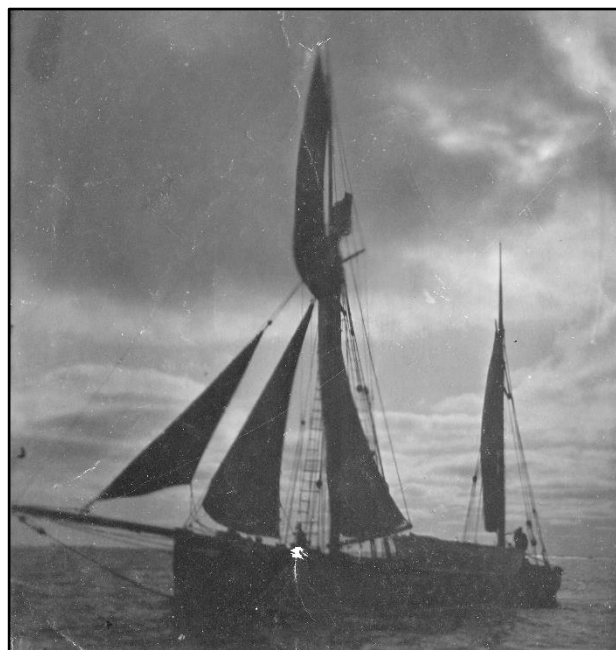
«Sjøblomsten»

«Sjøblomsten» ligge fast i et isflak. Vi bestemte os ogsaa at ta fast der og begyndte at spekke. Vi hadde fuldt rom og en del fangst paa dæk.

Lørdag 6te juni: I dag er det pinseaften, ligger fast i et isflak. Begyndte om morgenen at spekke for at faa ryddigt dæk. Utpaa kvelden kom «Neptun» og «Rap» og la sig ved siden av os. Vi skulde nu efter bedste evne feire pinsen, og det lugtet hele skuten over av stekning og baking. Mandskapet sluttete arbeidet, spylte dæk osv., saa alt var klart kl. 7 em. Veiret er ganske bra, men barometeret har faldt lidt, saa vi faar muligens ruskeveit igjen. Spekket blev 30 tønder.

Søndag 7de juni: I dag er det dobbelt høitid, idet vi baade faar feiret pinse og likesaa mindes 7de juni-beslutningen. Av os blir nok ingen av delene holdt. Veiret er som igaar. Dagen tilbragtes til dels med at sove og at gaa paa besøk ombord i de andre skuter, intet arbeide, kun de reglementerte vagter deier.

Mandag 8de juni: Begynte om morgenen at strække seil likesaa de andre skuter. Om efterm. Begyndte ai atter at spille og holdt paa med dette resten av dagen og natten. Var ferdig med dette om morgenen den 9. juni; avspekket i alt 113 ½ td. Nu har vi alle fate fulde og endnu har vi lidt uspekket; gik for seil hele dagen, ingen fangst.



«Havfruen». Foto Olaf S. Brandal.

Onsdag 10de juni: Ingen fangst før om kvelden da vi skjöt nogle dyr. Vinden frisknet til utpaa kvelden, barometeret falder.

Torsdag 11te juni: Ligger for stormseil, stiv kuling om morgenen. «Sjøblomsten» og «Rap» var ilag med os, men ut paa dagen blev vi alene, vinden løyet lidt om lidt, saa om kvelden var det blikstille med tyk taake som varte hele natten.

Fredag 12te juni oprant med taake om morgenen. Vi laa for bakkede seil til henimot middag da taaken lettete og vi begyndte at seile N.V. over. Vi var i aapen sjø, saa vi hadde lidt sjøgang. Traf om kvelden istrimlen; men kom ikke gjennom før utpaa natten den 13. juni. Om morgenen fik vi storm, som dog gav sig utpaa dagen. Da det flere dager hadde været ruskeveir og ingen fangst blev vi kjøtlens, det vil si av ferskt kjøt, salt kjøt har vi; men ingen synes at bry sig om det naar vi saa at si har slagtedage hver dag. To mand har i de sidste par dage været syke av værkefinger. Heldigvis er de nu i bedring.

Søndag 14de juni: De har i nattens løp været saa heldig, skjønt ruskeveir og liten sandsynlighet for at dyr skulde ligge oppe, likevel skudt et par dyr saa kjøtmangelen er avhjulpet denne gang.



«Elf» bygd av J. E. Wilkinson Wivenhoe, Essex, England 1884. Eigar 1907 A/S Elf, Kristiania

Dagen begyndte med ruskeveir, storm av N.O. med sne og regnelinger om hinanden. Vi ligger for smaa seil, av andre skuter ser vi intet til. Det er rent uhyggeligt at være her naar veiret er saa stormende, sol ser vi lite eller intet til.

Mandag 15de juni: Storm og snefuldt i dag ogsaa, dertil noksaa koldt. Vi har sat lidt mere seil til, for at faa bedre manøvrering, for isen er noksaa tæt.

Tirsdag 16de juni: Det ser i dag lidt bedre ut med veiret, haaper det vil holde sig. Vinden løyet av fremimot middag. Vi strakte alle seil og seilte nordvestover. Her uti iskanten er tung dønning; ser flere skuter i dag som seiler forskjellige retninger. Kl. 5 em. satte vi motoren i gang, da vi vanskelig kunde manøvrere med bare seil og vinden stilner av. For motoren gik vi saa samme

kurs som før resten av dagen. Skjøt et og annet dyr paa sidste vagt, kveldsvagten.

Onsdag 17de juni: Veiret er i dag ganske bra med solskin og løy bris. Ved middagstid fik vi se «Rap» og «Rolf». Gik da nedover og praiet «Rolf»; har nemlig ikke set dem siden den første tid vi kom i isen. Den hadde omtrent samme fangst som vi. Skipperen og skytteren kom om bord og slog av en pasiar. Efter middag fik vi taake, men ikke svært tæt. Om kvelden saa vi paa et stort isflak spor efter bjørn. Fangsten liten i dag.

Torsdag 18de juni: Veiret først paa dagen som igaarkveld, taake og indimellem lidt solskin. Vi var ilag med «Rolf» hele dagen. Vinden var vestlig og vi holdt det gaaende nord og nordostlig. Efter middag frisknet vinden lidt og holdt sig noksaa frisk hele kvelden og natten. Vi kom i rum sjø om kvelden, og seilte hele natten nordover uten at se is, like til fredag den 19de juni kl. 3 em. da fik vi atter is.

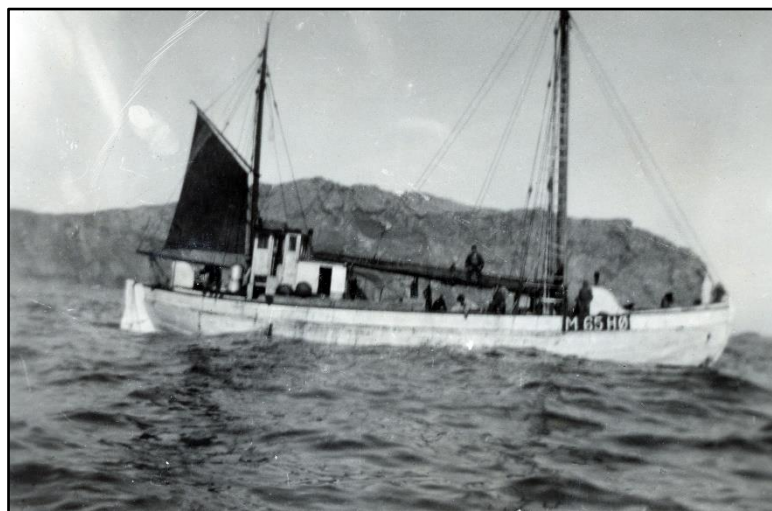
Vinden kom igaarftes med lidt taake. Skjøt på eftermiddagsvagten 5 dyr i iskanten. «Rolf» holder samme vei. Utpaa kvelden la vi os til at bakke i en stor raake. Der var ingen dyr at se, lidt taake. Skuten lækker lidt. Vi seilte bort i en is den 17de, antagelig fik den det da, haaper det ikke er saa farlig. Efter observationen er vi paa 72° 53' NB. Mens vi laa og bakket kom «Rolf» op til os, han vilde da sørover igjen. Den som først av os kom hjem maatte hilse. Da taaken lettede noget begyndte vi atter at seile nordover.

Lørdag 20de juni: Seiler nord og nordvestover, vinden vestlig. Tanken er at komme ind paa bjørnefeltet. Taaken er tæt i dag ogsaa, saa vi stundom maa ligge bak til den letter. I dag holdt vi pa at faa en større brand om bord. Der var varme agterut i kahytsovn, og en dør som bestmanden hadde glemt at lukke kom borti og tok fyr, den var adskillig forbrændt før det blev opdaget. Skytteren som laa der og sov var nær blitt kvalt av røk før han fik hjælp. Han var svært medtat. Barometeret har faldt lidt i dagens løp, saa det er sandsynlig vi faa storm igjen.

Søndag 21de juni: Frisk kuling av S.V. Tok stagfok og mesan om morgenen og laa og bakkede hele dagen. Det var bitende koldt med klar luft. Barometeret rolig, ingen skuter at se.

Mandag 22de juni: Vinden var om morgenen S.V., men kantret i dagens løp mot syd og ost, og om kvelden hadde vi N.O. Seilede nord og nordvestover. Skjøt om eftermiddagen 6-7 dyr. Vi kommer nu ind i større is. Hadde et voldsomt regnskyl ikveld.

Tirsdag 23de juni: I dag er det St.Haansaften. Vi seiler samme kurs som igaarkveld og har fint veir med solskin. Vinden nordlig. Er nu kommet ind i de saakaldte «Bjørneflorer», men vi ser ingen bjørn. Barometeret har begyndt at stige. Det er et storslagent syn at se henover disse issletter, især naar solen skinner. Flakene er mange mil i omkreds. Har i dagens løp skudt paa flere saakaldte «Hornfisk» uten dog at dræpe nogen.



«Polara», eigar i 1907 Sigvald S. Remø, Ole S. Remø og Johan S. Remø. Kondemnert og senka mellom Remøy og Runde 1962. I 1907 kom «Polara» heim med 150 ungsel, 129 vaksne sel, 6 isbjørn og 45 tønner spekk. Foto frå Sigurd Remøy

Onsdag 24de juni: Inat og hele dagen har vi hat det mest straalende veir, riktig sommerveir. Stekende sol og stille. Vi laa rolig hele dagen til om kvelden kl. 9, da satte vi motoren i gang. Med bjørn er det smaat, saa inat en binne med to unger, men for langt borte til at faa tak i dem. Vi skjød to snadd i dag. Gaar nordover, siste observation 74° N.B. Vi saa en skute i nordlig retning som vi antok var «Polara».

Torsdag 25de juni: Endelig inat fik vi se en liten bjørn, den stod netop og forsynte sig av en snadd, maaltidet blev desværre avbrudt. Vi laarte baaten og av sted bar det, det lykkeds os ogsaa at skyte den. Kjøtet som vi tok til husholdningen smagte tigtig godt, lidt avveksling imot saltkjøt. Der var intet tegn til flere bjørne at se, saa at vi utpaa morgenen begyndte at styre utover igjen mot ost og sydost, seilede slik hele dagen og skjød nogle dyr. Vinden er vestlig, klart veir i dag ogsaa.

Fredag 26de juni: Har inat skudt 30 dyr. Seilede syd og sydostlig. Om eftermiddagen var en fangstbaat ute og skjød 4 dyr. Om kvelden la vi til et isflak og fylgte ferskvand; satte derpaa motoren i gang og gikk ut mot iskanten. Vi saa

mange dyr, men det var umulig at komme dem paa skuthold.

Lørdag 27de juni: La imorges til et isflak og lodset al den løse fangst op paa isen. Spekkede nogle skind for at fylde et fat som ikke før var fuldt. Gjorde rummet klart og tok om eftermiddagen atter ind den løse fangst, var færdig kl. 8 em. Strakte saa seil og begyndte at seile. Vi fik saa tæt taake en stund og maatte lægge bakk. Den lettet utpaa kvelden og vi fik rigtig fint veir. Skjøt nogle dyr om kvelden. Vinden var N.O., men ganske flau.

Søndag 28de juni: Godt veir om morgenen. Paa formiddagen skjøt vi 19 dyr. Om eftermiddagen fik vi tæt taake, men skjøt dog 22 dyr paa denne vagt. Noget lignende skjøt vi paa kveldsvagten. Vinden er i dag vestlig. Vi seilede indover. Om natten stuet vi ned skindene.

Mandag 29de juni: Veiret som igaar, men vinden litt flaurer. I dagens løp skjøt vi ca. 150 dyr, den største dagsfangst vi har hat paa denne tur. Vi hadde to baater ute for at flaa hele dagen. Om kvelden hadde vi rummet fuldt og gjorde os klar at gaa utav isen. La os til et isflak og fylgte vand. Da vi var færdig med dette begyndte vi at seile indover igjen. Dyr var der alle steder at se. Vi fanget en liten sælunge om kvelden; den var noksaa troskyldig i det første, men da den hadde lagt en stund var den just ikke blid. Vi fik enhjertelig latter, den føk i alle som kom den halvnær og sprang noksaa resolut over dekket. Vi maatte tilslut slaa den i hjel for at faa fred om bord.

Tirsdag 30te juni om morgenen kl. 8 var vi i klart vand. Vinden falled saa vi laa ikke høiere end S.O. Paserte to istrimler, paa den siste laa en masse sæl. Vi seilte tæt forbi, men den laa noksaa rolig. Henimot midnat var vi i aapent farvand.

Onsdag 1ste juli: Vinden S.SV. og ganske flau. Kurser S.O. Taake hele dagen. Om eftermiddagen gik vi for motoren en to tre timer.

Torsdag den 2den juli: Ganske stille og litt taake, især om morgenen. Efter middag maatte vi bruke motoren igjen og gik for denne hele dagen og utpaa natten. Vinden dreiet fra syd til vest. Kursen S. til O. fart 4 mil.

Fredag 3dje juli: Vinden skral i dag ogsaa, fra S.O til V., men ganske flau. Vi gjorde et par bauter. Om eftermiddagen fik vi litt dønning av vest. Den loggede fart har i dagens løp været fra 1 ½ til 3 ½ mil i vagten.

Lørdag 4de juli: Veiret som igaar. Vi fik om morgenen se en skute, en botlenosefanger, den holdt samme kurs som vi, syd. Vinden var vestlig. Efter middag gik vi for motoren opunder skuten som var «Haabet» av Sandefjord. Vi praiet den og fik vite at den hadde fuld fangst, 46 botlenoser, likesaa fik vi vite daaværende længde og bredde 69° 24' N.B. – 0° 16' L.D. Gik saa videre, vi gjorde en fart av 4 ½ mil for motoren, uten den blev det ikke stort, for vinden var flau. Stoppet motoren kl. 4 em.

Søndag 5te juli: Godt veir i dag ogsaa. Stille. Om morgenen kl. 5 sattes motoren atter i gang og den gik til om eftermiddagen kl. 5 ½, da fik vi nordenvind. Vinden økede utpaa natten.

Mandag 6te juli: Frisk vind, men farten kun 6 mil. Vinden var nu N.O. kurs S til O. Seiler hele dagen og natten.

Tirsdag 7de juli: Frisk vind i dag ogsaa, kurs som igaar, om kvelden økede vinden saa vi maatte ta to rev i storseilet. Vi skulde nu efter bestikket være ganske nær under land, men saa ingen ting for taagedis.

Tidlig om morgenen den 8de juli fik vi se omrids av land. Vi lag da ut de to rev, og efter at ha seilt en stund fik vi landkjending. Det viste sig da, at vi stod ret utfor Nordøerne. Vinden flaued under land saa vi satte motoren i gang og gik ind ved Storholmen, forbi Erkna og ind Giskesundet. Kom til Aalesund kl. 10 fm. Da toldvæsenet var færdig om bord gik vi til Skarbøviken hvor lasten skulde losses. Vi hadde været borte i to maaneder og 15 dage.

Juletræ på Kap Tobin og i Scoresbysund 1958 - 1966

Av Preben Astrup

Hvert år, når julen nærmede sig, var det aktuelle samtaleemne: ”Hvordan få vi fremstillet noget, der kan minde lidt om et juletræ”. Og hvert år blev der udvekslet gode råd og ikke mindst eksperimenteret med fremstilling af forskellige former for juletræsefterligninger.

For god ordens skyld skal oplyses, at den højeste plante man kan støde på i Scoresbysundområdet er Arktisk pil og som under optimale betingelser kan nå en højde på omkring 50 centimeter. Det rækker jo ikke meget som juletræ, hvis man da ikke lige lagde lidt længde til pilens vækst. F.eks. ved at dekorere et kosterkaft med pilen, så den kom op i øjenhøjde. Men et juletræ var det jo ikke.

Der var også andre muligheder. Men det krævede, at man havde været forudseende og gemt noget af det bølgepap, som var omkring varer, der kom op med skib fra Danmark. Igen med et kosterkaft som stamme, men nu med indborede tynde metalpinde, som blev betrukket med strimler af bølgepap. Alt efter temperament og tålmodighed, kunne strimlerne klippes ud med fine ”nåle”.

Et tredje forsøg forudsatte at man gemte det træuld, som nogle varer havde været emballeret i. Træuldet blev så dyppet i en grøn farve og derefter smukt dekoreret på kosterkaftets metalpinde.

Såvel ”bølgepaptræer” som ”træuldstræer” krævede godt med vand i nærheden, da ”træerne” havde en tendens til at brænde af midt i julehyggen.

I begyndelsen af 60’erne fandt Den Kongelige Grønlandske Handel (KGH) på at sende udfoldelige italienske plastikjuletræer til butikken i Scoresbysund. Kønne var de ikke.



Motiv fra Scoresbysund 2001. Foto Magnus Sefland

Men de havde den fordel, at kunne foldes ud og efter endt brug foldes sammen igen, så de var klar til næste jul.

Sådan gik et par år med plastikjuletræer. Men så foreslog handelsassistenten, at vi som et forsøg kunne bestille et parti juletræer sendt op med årets sidste skib. Sidste skib afsejlede fra Danmark i midten af august. Det betød at træerne måtte fældes i begyndelsen af august. Nok ikke det bedste tidspunkt at skove juletræer på. Men det kunne jo komme an på en prøve.

Interesserede kunne blot bestille, så skulle KGH nok sørge for at træerne kom med årets sidste skib.

Træerne kom som bestilt med sidste skib lige i begyndelsen af september. Pænt pakket ind i net, som juletræer nu skal pakkes ind i, når de skal ud på en længere rejse.

Den meget hjælpsomme lagerforvalter i Scoresbysund kunne ved modtagelsen af træerne straks se, at noget måtte gøres, hvis træerne skulle have nåle på juleaften. De måtte køles ned. Derfor tilbød han alle, der havde bestilt træer, at han nok skulle tage vare på træerne indtil jul. Hvilket alle mente var et meget godt tilbud.

Derfor blev træerne gravet ned i en stor snefane oppe i fjeldet. En snefane, som om sommeren aldrig smeltede så meget tilbage, at fjeldet kom til syne. Da der var tale om en meget kvik og erfaren lagerforvalter, der vidste, at der i løbet af efteråret ville falde en del sne, sørgede han for at der blev rejst en lang lægte som markering af opbevaringsstedet.

En dag hen mod jul kom skolelederen og bad om udlevering af skolens juletræ. Så gerne, sagde den flinke lagerforvalter og kastede et blik op på snefanen, hvor træerne jo lå til opbevaring. Og hvad så han? At intet af markeringslægten stak op over sneen.

Nu var der kun at få samlet de grønlandske medhjælpere samt en stak skovle og begive sig op på snefanen for at grave juletræer frem. Det viste sig hurtigt, at skovle ikke var nok. Dertil var fanen i løbet af efterårets snefald og storme blevet alt for hård.

Der måtte stærkere midler til. Så frem med aerolitten, der sædvanligvis kun blev brugt, hvis årets første skib havde problemer med at bryde en sejlrende ind til Scoresbysund.

Efter nogle dages møje med skovle og aerolit, måtte den flinke lagerforvalter erkende, at det nok ikke blev denne jul man kom til at danse om et rigtigt dansk juletræ. Den eneste trøst var, at der fra foregående år var et lille restparti af italienske plastikjuletræer på lageret.

I øvrigt skulle der gå to somre til, inden snefanen smeltede så meget, at træerne kom til syne. Men nu uden nåle.

Preben Astrup

Radiosondeassistent Kap Tobin 1958 – 61

Lagerforvalter Scoresbysund 1961 – 66.

Konsulent og viceskoleinspektør Grønland
1975 - 80

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

☎ 700 37 900

www.aasenbil.com

Mannen som fant opp modellen til fiskedorryen på Sunnmøre

Adolf Brandal forteller hvorledes han fikk idéen til den.

Da jeg vet at det var Adolf Brandal som skapte modellen til de såkalte Bjørkedalsdorryer, syntes jeg at det kunne passe no å få han til å fortelle hvorledes han kom på ideen til denne dorrytypen.

Adolf Brandal sier om dette:

-Det var under bankfisket i året 1890, jeg var den gang 11 år, at skøyten «Brødrene» av Brandal drev bankfiske på Storegga. Eierne var Peter P. Brandal, Ole J. Brandal og Henrik J. Brandal. Peter P. Brandal var skipper. Min far, Britanus J. Brandal, var også med den sommeren. Jeg husker så godt jeg var oppe på fjellet og melket, og da jeg kom heim igjen, kunne mor fortelle at far var kommet av «Egga» og at de hadde funnet en slik rar båt – og selvfølgelig måtte jeg av sted og ta båten i øyensyn; men det ble for sent den kvelden. Jeg lå lenge våken om natten og spekulerte på hvorledes den båten så ut som de hadde funnet. Neste morgen var det å komme seg i klærne og av gårde og se på båten. Båten hadde de dratt fram i fjæra. Men sant å si så syntes jeg at det var en underlig skapning. Jeg syntes mest den liknet en avlang, firkantet kasse som spisset til begge ender og hadde flat bunn.

Både jeg og mine kamerater diskuterte atskillig om hvorledes den var å ro på og hvordan de kunne bruke en slik båt ute på storhavet. Vi måtte selvfølgelig forsøke båten, og vi fikk under mange formaninger om ikke å drepe oss lov til å prøve å ro på den. Vi skudde den på sjøen, men da vi skulde inn i båten – veltet den over på siden. Vi jompet straks borti den andre sida for å få båten i balanse, men dessverre, den veltet seg bare over.

Vi innså snart at vi måtte holde oss midt i båten, hvis den skulle holdes rett, og da gikk det fin fint



Adolf Brandal. Foto frå Aalesunds museum

å ro og manøvrere den. Etter at vi hadde holdt på en stund og rodd og manøvreret på båten, rodde vi i land og fikk den fortøyd, men før vi gikk hver til sitt, tok vi enda båten i grundig øyensyn – og vi kom til det resultat at båten var ei ekte «valtrabrye».

Og det samme syn hadde visst våre kjære opphav. For før de reiste på Egga neste tur, skar de båten i to deler, for at det ikke skulde skje noen ulykke mens de var borte. Den ene halvdel beholdt skipperen og den andre delen beholdt medrederen Ole J. Brandal, som nyttet den til fiskeflaker når de tørket fisk, idet de hvelvet den over fiskeladene.

Båten var skapt omtrent som de dorryer som damskipene brukte her på Sunnmøre under torskefiskeriene. Disse dorryene var bygget i Arendal og kaltes i alminnelighet for Arendal-



Motiv frå Brandal i 1906.

dorryer. De var bygd etter fransk mønster. Og den rare dorryskapningen som vi smågutter hadde vår opplevelse med – var sannsynlig mistet av et fransk fiskefartøy på reise til eller fra fiskefeltene ved Island eller New-Foundland. I året 1893 gikk Lars R. Brandal og Peter S. Brandal sammen og fikk bygget en liten fiskefarkost. Den var klinket og sluppbygget. Byggmester var I. Hammerås. Til bruk under torskefisket ble det nyttet en liten svensk båt og en mindre dorry også bygget av Hammerås. Denne dorry var forholdsvis brei, etter lengden, så den var bra stø likevel.

Et par år senere ble sluppen «Brandal» som den het, solgt til Nordland av Peter S. Brandal som da ble skipper på Nordlandsturen. På samme tid omtrent fikk Severin I. Brandal med skøyta «Hulda» bygget to dorryer til bruk under torskefisket og Finnmarksfisket. Disse dorryer var bygget av byggmester Mads Trondsen i Ålesund, som også hadde bygget skøyten

«Hulda». Disse dorryer hadde samme fasong som Arendals-dorryene, men hadde ikke deres slanke bygning. Helt siden mitt første møte med disse båter – holdt min guttefantasi på å skape en dorry som var stødigere, flatbunnet og på samme tid lik en alminnelig norsk båt, og resultatet ble modellen til de førnevnte Bjørkedals-dorryer.

I året 1894 tjente jeg hos min morbror, Lars R. Brandal. Jeg var hos ham sommeren, høsten og vinteren ble jeg med ham som kokk om bord i kutter «Njörd» av Ålesund, som han førte under torskefisket i 1895. Reder var Emil F. Rasmussen. Samme høst som jeg tjente der, kom mine to morbrødre, Rasmus og Gustav, heim etter å ha vært ute til sjøs i henholdsvis 9 og 3 år. Rasmus ble i torskefisket med skøyte «Godø» av Brandal og Gustav ble med sin bror Lars R. om bord i slupp «Njörd».

Samme år om høsten kjøpte Lars R. og broren Rasmus en liten sluppbygget fiskefarkost av

Marius Fugleberg, Ålesund. Med kjøpet av sluppen fulgte ikke båter eller annet fiskeutstyr. Da som nevnt farkosten var liten hadde de ikke hug å koste to av disse tungvinte skøytebåter av svensk modell, og de såkalte Arendals-dorrier likte de heller ikke.

Da var det jeg under disse båtdiskusjoner fortalte dem om hvorledes jeg vilde ha bygget en dorrie som skulde være mer praktisk til fiskebruk.

Jeg tok da å smidde en modell av tre og viste dem hvorledes dorrien skulde se ut. De gikk med på ideen og samme høst kjøpte de materialer og gikk i gang med å bygge en båt etter ovennevnte modell. De hadde nok sine meninger om arbeidet skulde bli heldig eller ei, men jeg slo frampå at når bestefar levde enda – og hadde vært med og bygget båter og selv også bygt, og dertil hadde begge til dels vært sammen med ham og reparert båter – så måtte de nok klare å bygge den. Dette var litt av et prestisjespørsmål om de skulde greie det eller få andre til å bygge. Det kan nevnes at dorrien ble bygget på låven til Lars R. Brandal.

Det viste seg at dorrien var godt brukbar om der kunne mangle forskjellige finesser i arbeidets utførelse.

Da som før nevnt, farkostene var kjøpt uten båter og de trengte to dorrier til torskefisket, hadde de ikke tid til å bygge flere dorrier selv, da de hadde så meget annet å gjøre ferdig til vinterfisket. Derfor tok Rasmus R. Brandal modellen av den dorrien som de hadde bygget og reiste inn å Bjørkedalen og satte dem inn i båtkonstruksjonen, og fikk bygget den andre dorrien. Året etter var det bygget flere dorrier av samme type i Bjørkedalen, og jeg vet at der kom ofte sendinger av dorrier både til Brandal og til Ålesund, som skulde utover i distriktene, og jeg gikk ofte og så på disse båter – kritiserte både deres mer og mindre vellykte utførelse og fine former. Etter som årene gikk ble det bygget dorrier av samme fasong både i Romsdalen og oppover Nordland, med mer og mindre vellykte

etterligninger. Og til sist vil jeg si: Det falt i min lodd selv å bruke min egen dorriemodell både på Sunnmørsbankene og på Storegga, Finnmarken, Island og Shetland – og ble ikke borte på dem, – tilføyet han med et smil. Men dorriene har også vært brukt ved Labrador, New-Foundland og mange andre steder.

Det er forresten interessant å vite at han som skapte modellen til de såkalte Bjørkedals-dorrier og byggmesteren der inne – er runnet av samme ætt, idet Adolf Brandals besteforeldre var fra Volda. Bestefaren var født i Halkjelsvik og bestemoren i Bjønnsgarden på Søre Bjørkedalen. Det ser ut som interessen for båter ligger i ætten.

Det har visst gått dem i blodet, skriver N. i SMP

Plukkfangst:

Rik sælfangst

Tromsø: «Veslekari» kom søndag hjem fra sin anden tur til Hvitehavet med en fangst av 4000 sæl. Til sammen har fartøiet paa sine to turer iaar fanget 10.500 sæl til en antagelig værdi av henvend 300.000 kr. «Veslekari» og «Vesleper» gaar nu til Aalesund for at losse og skal derefter ut paa den tidligere omtalte hvitfiskefangst i Kolahavet.

(Fosens Blad, onsdag 4. juni 1924)

Hoels ekspedition

Tromsø: «Farm» med hovedstyrken av Hoels ekspedition gik herfra tirsdag formiddag med Bjørnøen som foreløpig maal.

(Express 12. juli 1924)

Hjem fra sælfangst

I forgaars og igaar er flere sælfangere kommet hjem for anden gang iaar. Dekom nu fra Danskestrædet og hvert skib har fangst paa ca. 2000 dyr

(Express 12. juli 1924)



willynesset@outlook.com

**Oss støtter Ishavsmuseet Aarvak og
Veteranskutelaget Polarstar
i sitt viktige arbeid med å dokumentere og fortelje
norsk polarhistorie**



w.nesset@vspoland.com.pl

GDYNIA LEBNO HAREID



Ei tid kunne du møte isbjørn langs vegane i Brandal, eller moskus på beite på bøane. I dag finn du dei berre på sokkel i Ishavsmuseet. Besøk Ishavsmuseet å få eit innblikk i den dramatiske ishavshistoria frå selfangst, overvintringsfangst og ekspedisjonar. Her vil du også finne dei tøffaste lokala i regionen vår til kurs, konferanse, selskap og julebord.

Tøft er det også å oppleve den verna ishavsskuta M/S Polarstar som kan ta deg med på tur i til dømes fagre Hjørundfjorden eller ut i havgapet til fugleøya Runde. Ypparleg til blåturar, kunde arrangement, mindre konferansar, eller kva med bryllaupsferd på fjorden?



Kontakt oss for info og tilbud

post@ishavsmuseet.no -tlf 95 11 76 44



Returadresse:
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28
6062 Brandal

Porto Betalt P.P

Avtale 617108/7

Franzefoss

FRANZEFOSS GJENVINNING AS



Avfallshandtering – Totale løsninger

- Containarar
- Farleg avfall
- Jern, metaller og EE-avfall
- Tankreingjering

Vi er sertifisert i henhold til
NS-EN ISO 9001 og NS-EN ISO 14001.

Franzefoss Gjenvinning AS

6060 HAREID
Tlf. 70 03 94 00
www.franzefoss.no

www.franzefoss.no 617108