

ISFLAKET

Polarmagasin fra Ishavsmuseet. Nr. 1–2025 27. årgang kr. 90,-



Våre ishavsviser:

Song til Polarbjørn

Polarbjørn, stolte skute!
Vi gir dig vår hilsen i dag
for alle de tårn du ute
har tatt under Norges flagg.
For alle de kjendte gange
du drog ut og kom hjem fra reis,
mens våre tanker her hjemme
fulgte dig under veis.

Du har pløyet så mangt et stykke,
krysset mang en meridian,
og alltid så fulgte deg lykke,
i rom sjø- i is – under land.
Du har duvet i dønning ved Svalbard,
du har vugget i Vesteris,
men helst under Grønlands kyster du har
vunnet dig namn og pris.

Ditt bryst har vært såret av skru-is,
du har badet i midnattsol –
du har drømt under stjerner og nordlys
om fangstfolk og slit under pol.
Du fant alltid den riktige råken
når det galdt å komme tillands
ved Jakson-øya –og ellers i tåken
og drivisen fra Kap Farvell til St. Johns.

Takk for alle de gange
du Atlanteren pløyet har,
og trygt gjennom stormnetter lange
våre gutter på dekket bar –
imens mødre og hustruer hjemme
ventet i spenning og angst
om du greidde seilasen til Newfoundlandfelt
frem –og tilbake med fangst!

Du har skaffet valuta til landet
og ry til vår ishavs-stand.
Men bak ditt navn står der et annet
og bak ruta på broen en mann –
og enten han troner i tønna,
skjegget, skinnkledd og glansfull av fett –
eller på broen i søndagspuss –
så er mannen og skuta ett!

Polarbjørn – skipper Marø –
radio har disse navn'
rundt jord, gjennom storstorm og byger
fra polarnattens mørke favn,
da du fulgte den gamle parole:
Glem dig selv, og hjelp først din bror!
Og trehundre hestekrefter og mannsklokt
kjempet for frender fra nord.

Så kom året de landet ditt stengte –
du var ute med sønner og menn.
Vi stirret ut Breisund og tenkte:
Skal tro om vi ser dem igjen?
Men det bevegde øyeblikk
av fem lange år tok brodden:
da en bredbarmet, gammelkjendt skute påny en
dag rundet Brandals-odden!

Polarbjørn, kjære skute,
vi hilser og takker i dag
for de tårn du har tatt derute
under trefarvet, korsmerket flagg!
Og vi ber, at dig Herren må verne
med all sin velsigning og fred,
til ditt mannskap i havn, siste kveld tårner inn
og ditt anker glir sakte ned.

(Om bord i Polarbjørn 6. juli 1947, Aslaug
Eidskrem)



Polarbjørn i isen.

Sildefiske på Skageflå

Ein av dei meir kjende skipperane hadde vore meir enn uheldig og gjort dundrande bomtur på sildefiske.

Det kan sjølvsagt hende den beste på eit lunefullt hav.



Reiaren var ein ung pappagut som nett hadde overteke reiarlaget og lite forstod seg på sjøen og dei problem som kunne oppstå. Han visste nok ikkje kor stort havet var, og kor mykje som kunne støyte til, han trudde vel det var mest som å gå i butikken og hente det han ville ha. Sur og gretten kom han ned på kaia og ropte opp til skipperen på brua: «Kvar er det du har fiska, min gode Brandal, er det inne på Skageflå?»

Ironien var beisk. Skageflå var ein nedlagd øydegard høgt oppe i fjellsida djupt inne i Geirangerfjorden.

Skipperen beit fornærminga i seg, og lest som han ikkje hørde.

Neste tur var han svinheldige og gjorde rekordfangst. Reiaren var sjølvsagd blid som sola der han kom springande ned på kaia. «Nei, det var då svært, Brandal!» ropa han opp til skipperen, «kvar i all verda har du funne all den fisken?».

«Å, du veit det va' vel der inne på Skageflå!» kveste han i så den andre tapte både munn og mæle.

Sterk straum

«Islendingen» av Hareid låg på bankane ved Island og brukte torskeline. Og då dei vart praia av ein kameratbåt om forholda, kunne skipperen, han Kjøsa-Rikard, fortelje:

-Ej låg og brukte på 80 famne' men tru'kje du straumen va' so besetta at han drog mej heilt ne' på 120!

Innhald

'Gull, kull – og null'	side 4
Hos russerne i Barentsburg	side 22
«Aarvak» i Vesterisen 1960	side 28
Svalbard, den nye del av Norge	side 34
Pilgrimsferd	side 39
Nytt frå Ishavsmuseet	side 50

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

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

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

www.ishavsmuseet.no

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Jan Mayen».

Foto Edvart Hole

ISSN 1891-9480

‘Gull, kull – og null’

**Om ‘Skjervakongen’ i Ålesund:
Gullgravar og forretningsmann – og
om spor han sette etter seg.**

Av Magnus Sefland

Michael Britanus Julius Knutsson Synnes (1863-1948) frå Endre-garden på Synes på Vigra. Han droppa Synnes-namnet og tok Knutsen (Knudsen) som familienamn.

Om skrivemåten av namn: I register i faglitteratur dukkar vedkomande opp som både **Knudsen** og **Knutsen**. Like eins med førenamna **Michael** og **Mikal**. I somme register på måtar som kan gi inntrykk av at det dreiar seg om to ulike personar. Men fødsels- og dødsår er samanfallande og fortel at det dreiar seg om ein og same person.

Etterkomarar (jf litteraturlista) har halde seg til skrivemåten **Knutsen**.

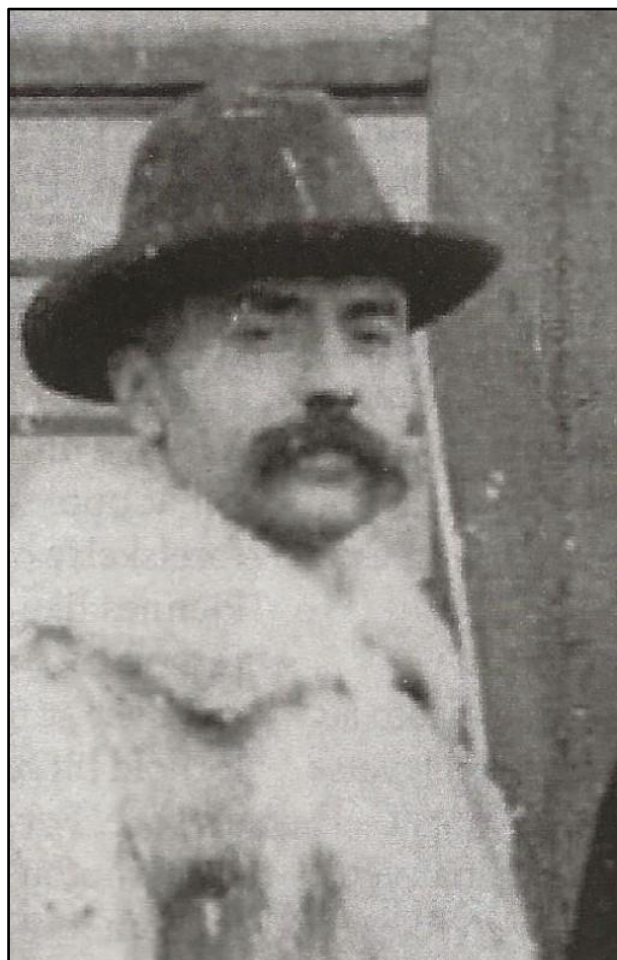
Noko av det same gjeld skipper Johan Thorvik og sonen Ole, den seinare grønlands-overvintraren. I litteratur finn ein skipper Thorvik sitt familienamn både utan og med h. Sonen Ole Thorvik skreiv namnet med h.

I det følgjande har vi gjort det same: brukt den same stavemåten som etterkomarane.

Amerika: Familie og gullgraving:

I tidleg ungdomstid arbeidde Michael Knutsen heime på garden på Vigra, og i tillegg fekk han opplæring som smed. Dette var lenge før det i grannelaget på Vigra kom både mellombølgekringkastar og stamruteflyplass.

Som 19-åring, dvs i 1883, utvandra Michael til Amerika. Han slo seg ned i byen Tacoma nær



Kongen av Klondike. Michael Knutsen på trappa heime i Tacoma.

Seattle i staten Washington ved vestkysten av USA. Der arbeidde han som smed og mekanikar på skipsverft i tolv år.

I Tacoma møtte Michael Knutsen også sin Othilie, sjølv innvandrar til Amerika frå Drammens-distriktet i Norge. Dei gifte seg og fekk sju søner og to døtre. Og bygde seg hus.

Mot slutten av 1800-talet opplevde Knutsen og mange andre økonomiske nedgangstider og arbeidsløyse. Mange måtte sjå seg vidt ikring etter andre inntektskjelder.

I 1895 slutta Michael Knutsen seg til ei gruppe for å dra på gullgraving. Gruppa drog til Alaska, med hund og slede. Dei var langt frå åleine. Ei stor gruppe nordmenn frå ulike deler av Møre og Romsdal (dåverande Romsdals amt) drog på gullgraving. Der var grupper – frå ein til fem-

seks personar - frå ei rekkje kommunar. Ein kommune i amtet skilde seg ut: Stranda. Frå den kommunen kom eit trettital deltakarar. Blant dei var også Lars Langlo, gruppa sin hovudmann og organisator. Han var tømmerhoggar, men vart arbeidslaus. Han drog på rekognosering nordover for å finne ut om det var mogleg å gjere pengar på gullgraving.

Trongen for pengar var styrande. Det fanst døme på odelsgutar som drog på gullgraving fordi heimegardane i Norge var så tyngde av gjeld at det var fare for tvangsauksjon. Michael Knutsen var i ein liknande situasjon. Huset han hadde bygd i Tacoma viste seg å vere tungt å nedbetale.

På den tid hadde Michael og Othilie tre søner. Michael deltok i det såkalla gull-rusket i Klondike, dvs dei audslege grenseområda mellom Alaska og Canada. Den heftigaste del av gullgravinga i området var i tida 1897-99. Mange grov fånyttes etter gull. Knutsen levde lenge på eksistensminimum. Han vart sjuk, med lause tenner, hovne bein og feberdøs. I den trengde situasjonen skal han også ha falle inn i religiøs grubling.

Ein av kameratane forstod at det kunne vere skjørbuk. Mat med innblanda plantevekstar med smak som likna surgras – også kalla ‘eskimo-rabarbra’ - bidrog til å kurere den sjuke. Michael var nær ved å gi opp, då han fann gull. Det han trudde skulle bli siste hogget med hakka, gjorde han til ein rik og mektig mann.

Skjerva i Ålesund:

I 1898 selde Michael Knutsen gruveinteressene sine. Han og familien reiste tilbake til gamlelandet. Michael etablerte seg som fiske- og fangstreiar i Ålesund. Han bygde landanlegg med kai og sjøhus for verksemda si på Skjerva på Aspøya i Ålesund. Han fekk også laga ein stor betongplattung ved sjøhusa, til bruk ved tørking av klippfisk i godver. Han vart medlem i både bystyret (i tida 1905-1913) og i formannskapet. Tilhaldet på Skjerva var utgangspunkt for tilnamna ‘Skjervakongen’ og

‘Skjerva-Knutsen’. Han gjekk då for å vere ein av dei store fiske- og fangstreiarane i byen. Tilnamnet ‘Skjervakongen’ seier litt om posisjonen han hadde på den tid.

Skjerva er namn på den vestlege delen av Aspøya, mot Steinvågen og Kvennaneset. Det sistnemnde er området der Aalesunds Mek. Verksted heldt til fram til slutten av 1920-talet, og deretter A. M. Liaaen mekaniske verkstad i seinare år. Rundt 1900 var dette utanfor den bymessige busetnad.

Ålesund sentrum vart råka av storbrann i januar 1904. Det meste av det dåverande sentrumsområdet vart lagt i oske. **Eitt** menneske omkom, ca 850 hus brann ned og ca 10 000 personar vart huslause. (Opplysningar frå Wikipedia). Thuesen (2000) seier **to** omkomne og ca 12 000 huslause.

Naudhjelp til byfolket kom umiddelbart frå mange kantar. Amtmann i Romsdals amt, Alexander L. Kielland – forfattaren – var blant dei første til å organisere hjelp. Like eins kom det fort hjelp frå Bergen. Også dei nordiske grannelanda var tidleg ute (Norge var på den tid framleis i personalunion med Sverige).

Den største hjelpa frå utlandet kom frå Tyskland, etter personleg initiativ frå keisar Wilhelm II. Det gjaldt både akutt hjelp og meir langsiktig hjelp til gjenreising av bysenteret. Gjenreisinga strekte seg i hovudsak over åra 1904 -1907. Det er bakgrunn for at byen har ei gate oppkalla etter den tyske keisar og at bysentrum vart gjenreist i jugendstil, med dekorasjonar, tårn og spir.

For å redusere brannfaren innførte Christiania murtvang i byreguleringa allereie på 1600-talet. Seinare følgde andre norske byar opp med murtvang. Etter Ålesund-brannen i 1904 vart det gjennomført generell murtvang i norske byar.

Michael Knutsen sine forretningseigedomar på Skjerva låg såpass langt unna bysenteret at dei gjekk klar bybrannen. På den tid budde Knutsen-familien i eit hus nærare bysenteret, og



Michael Knutsen spar kull i Kings Bay. Peter S. Brandal bak.

dette huset gjekk med i brannen. Knutsen vart involvert i gjenreising av byen både som privatperson og som medlem i bystyringa. Han bygde seg eit romsleg bustadhus på Skjerva, ikkje langt frå forretningsanlegga sine. Dette huset gjekk i lang tid under namnet Skjervavillaen.

Knutsen vart også råka av brann etter bybrannen. I 1920 brann eitt av pakkhusa på Skjerva ned. På tidspunkt for brannen oppheldt Knutsen sjølv seg ved Kongsfjorden (Ny-Ålesund) på Svalbard. Han oppheldt seg ofte i Kings Bay Kull Comp. AS sin direktørbustad der i løpet av sommarsesongane.

Etter kvart skaffa Knutsen seg fiskemottak både i Stokksund på trøndelagskysten og på Island. Like eins ei avdeling i New York: Western Norway Trading Company. Under første

verdskrig hadde Knutsen fleire hundre personar i arbeid.

På Skjerva budde skipper Oscar Nilsen (1868-1932) med familie. Nilsen var skipper på Knutsen sine båtar. Nilsen var far til den seinare 'ishavsprest' og 'ishavsbiskop' Monrad Norderval (1902-1976). Den same Norderval har karakterisert Michael Knutsen som *'en hedersmann som ikke var skapt til stillesitting og luksus'*. Sjølv stod Knutsen, stadig i følge Norderval, *'skulderbred, folkelig og faderlig'* midt det yrande samfunnet rundt sjøbuene og pakkhusa på Skjerva.

Fiske- og fangstreiarlag:

Michael Knutsen sin fiske- og fangstflåte var for det meste organisert i fleire selskap: AS Skjerva, AS Ishavet, sameiga DS Helga og DS Sælfangeren.

AS Skjerva vart grunnlagt i 1901. Det var berre tre år etter at Severin og Peter S. Brandal og Jonas Fuglevik som dei første frå Sunnmøre drog til selfangst i ishavet med bankfiskeskøytene *Nils Liaaen*, *Minna* og *Sleipner*. I Knutsen sine aksjeselskap var sentrale folk innan fiskeri, fangst og foredling i Ålesunds-området med: Michael Knutsen sjølv; ishavsreiar Peter S. Brandal (1870-1933); innehavar av tranforetaket Jervell & Co, Trygve Jervell (1880-1940), fransk konsul i Ålesund; Jørgen Øwre; Arne og K. S. Brøgger; høgsterettsadvokat Trygve Klausen (1876-1924).

Verksemdene ekspanderte i åra mellom 1900 og starten på første verdskrig i 1914. I 1904 – bybrannåret – fekk Knutsen hand om DS *Helga* i sameige med Anders (Andrew) Olson Olsnes frå Bruvik i Hordaland og fiskevegnprodusent Hans P. Mittet frå Ålesund. Olsnes og Knutsen var gamle kompanjongar frå Klondike. *Helga* vart bygd i Sverige i 1875. I Ålesund var skuta organisert i eit eige selskap: sameiget DS Helga. Skuta vart utrusta for fiske med snurpenot og var på fiske ved Island i 1905.

I 1909 vart *Helga* utrusta for selfangst. I 1911 skal skuta ha vore første sunnmørsskute på selfangst i Kvitsjøen, med Sigvald Brandal som skipper. Dette var medan tsarregimet regjerte i Russland, og i god tid før revolusjon og kommunistisk maktovertaking. For *Helga* vart det med berre ein sesong i Kvitsjøen. Seinare same året var skuta på fangst i Danmarkstretet, og der forliste skuta. Mannskapet frå *Helga* vart tatt opp av DS *Brandal*. Ei anna ishavsskute som Knutsen-reiarlaga skaffa seg før første verdskrig, var DS *Arctic*, bygd ved Skaaluren i Rosendal i 1912.



Ishavsskuta «Ishavet» forliser.

Verdskrig og ‘jobbetid’:

Krigstida 1914-18 var kjend som ‘jobbetida’, ei tid med oppgangskonjunkturar og spekulasjon i stor stil. Norge var nøytralt. Men norske skip segla på dei fleste hav. Skuggesida av oppgangskonjunktura var tap av folk og materielle verdier. Skip, også norske, vart senka av stridskrefter frå krigførande land. Norske sjøfolk omkom i mengder.

Ishavsskutene:

I denne tida – under første verdskrig – var det stor etterspurnad etter ishavsprødukt, blant anna til produksjon av ammunisjon. Ishavsreiarane kontraherte skuter i aust og vest. Somme skipsverft bygde skuter på spekulasjon: utan tingar, men med godt håp om å få selje skutene når dei var ferdige frå verfta.

I 1916 fekk Knutsen og medarbeidarane hans bygd fire ishavsskuter, alle dampkutterar – og alle med ‘-havet’ som siste ledd i namna: *Ishavet*; *Nordishavet*; *Polarhavet*; *Vesterhavet*. Alle var i storleik 90-100 fot lengd /120-130 brutto registertonnn. Byggjeoppdraga fordelte seg med to til Gunvald Ottesen, Sagvåg – og to til Hans Gravdal i Opsanger. Alle skutene fekk dampmaskinar av compoundtypen frå Mjellum & Karlsen i Bergen, med yting 120-130 indikerte hestekrefter. Alle dei fire skutene i byggjeprogrammet i 1916 vart organiserte i AS Ishavet.

Same året -1916 – skaffa Knutsen seg ei skute til: *Sælfangeren*. Den var i konstruksjon og dimensjonar nokså lik dei fire ‘-havet’-skutene. *Sælfangeren* vart bygd ved Skaaluren i Rosendal og fekk ein dampmaskin frå Aalesunds Mek. Verksted.

Ved levering av *Sælfangeren* var Knutsen eigar med 2/3 og skipper Johan Thorvik i Ålesund med 1/3. Seinare overtok Johan Thorvik Michael Knutsen sin eigardel og vart eineeigar. Tidleg på 1920-talet var politiske og administrative tilhøve i Russland uklare. Det same gjaldt også spørsmål om territorialgrenser i Kvitsjøen. I både 1921 og 1922 vart ei rekkje norske skuter på fangst i Kvitsjøen stansa og haldne tilbake av russiske oppsynsfartøy, skulda for grensekrenkingar. I 1922 gjaldt det blant andre *Sælfangeren*.

Blant skipperane på Knutsen sine ishavsskuter fann ein i tillegg til nemnde Johan Thorvik også Anders Lillebø, Karl Lillebø, Kristoffer Marø, Mikal Marø, Johan S. Brandal, Benjamin Brandal og Henrik Landmark.

Maaleggen / Hvitehavet / Rundøy:

Ishavsskuta *Maaleggen* vart bygd av Hans Gravdal i Opsanger og levert til Anders Lillebø i Brandal i 1916. Dimensjonane var 97 ft / 131 brt. Dampmaskinen var ein compound på 120 indikerte hestekrefter, levert frå Aalesunds Mek. Verksted. Skuta fekk namn etter eit fjell i



Ishavsskuta «Rundøy». Foto frå Anne Karine Notøy/Ishavsmuseet.

Dalsfjord i Volda kommune, der Lillebø kom frå då han slo seg ned i Brandal.

Lillebø selde skuta til Bernhard M. Thalberg, Ålesund, etter eit snaut år. Eit år etter det igjen vart skuta seld til AS Ishavet (Michael Knutsen m. fl.). AS Ishavet ønskte ny skute som erstatning for *Nordishavet*, som gjekk tapt under vintersildefiske i 1918 med heile mannskapet på 13 mann. Blant dei var skipper Henrik Landmark frå Brandal. (Ikkje til å forveksle med postmann Henrik Landmark (1928-1998) frå Brandal – grunnleggjaren av Ishavsmuseet Aarvak).

AS Ishavet heldt fram namnetradisjonen med ‘-havet’ som siste del av namnet. Den nyinnkjøpte skuta bytte namn til *Hvitehavet*.

I 1923 vart AS Ishavet avvikla. *Hvitehavet* vart seld til familiereiarlaget Koppernæs i Ålesund.

Skuta var jamnt i Kvitsjøen. Minst ein gong hadde skuta vore i klammeri med sovjetiske oppsynsfartøy på fangstfeltet. Det gjorde at reiarlaget fann det tenleg å endre namnet på skuta til *Rundøy*.

Etter 1945 kom tida då mange fiske- og fangstfartøy bytte dampmaskinane med dieselmotorar. Så også *Rundøy*. Skuta fekk ein Crossley-motor i 1950 og gjekk gjennom ei større ombygging året etter.

Med det var *Rundøy* godt rusta for orkanen i Vestisen i 1952, der fem skuter og 79 mann kom vekk. I orkanen vart også *Rundøy* ille tilreidd, men kom seg likevel velberga heim med heile mannskapet. *Rundøy* forliste på heimveg frå fangst i Vestisen i 1969. Mannskapet vart tatt opp av MS *Eskimo*. Med det var den siste av dei ishavsskutene som Michael Knutsen i eitt eller anna tidsrom åtte, borte.

Andre Michael Knutsen-fartøy:



I 1916 skaffa Knutsen seg skuta «Sælfangeren». Foto Peder Åkre/Ishavsmuseet.

Utanom ishavsskutene åtte Knutsen-selskapa fleire dampbåtar, eigna til både fiske og fraktfart, blant andre *Sigurd*, *Eystein*, *Olaf*, *Utvær*, *Vigra* og *Sigluffjord*.

Knutsen hadde, som nemnt, **ein** namnetradisjon for ishavsskutene. Dei andre båtane hans fekk gjerne namn etter norske mellomalderkongar, om enn ikkje heilt konsekvent. DS *Sigurd* vart på folkemunne gjerne kalla 'Skjerva-Sigurd'. (Ikkje til å forveksle med tidlegare ordførar i Volda, Sigurd H. Halkjelsvik, som også gjekk under nemninga 'Skjerva-Sigurd').

DS MS *Sigurd*:

Eit døme: Nokre hovudpunkt frå fartøyhistorikken. (Frå Sjøhistorie):

1901: Bygd for AS Skjærva (M. Knutsen og Bernt A. Løvold. Dei to, Knutsen og Løvold, var kjenningar frå gullgravinga i Klondike). (Skipper Oscar Nilsen).

1928: Oscar Nilsen m. fl. ny eigar.

1933: KFUM ny eigar. Ombygd til passasjerfart. Nytt namn: *Brand III*.

1934: Forbrenningsmotor:

1940: AS *Sigurd* (Rolf Ervik m. fl.). Namnet endra til *Sigurd I*. (Rolf Ervik var medeigar i ishavsskuta *Herøysfjord* som forliste under dramatiske omstende utanfor sunnmørskysten i

1949). 1970-85 Eigar i Hordaland. 1985: Kondemnert.

Skipper Oscar Nilsen m. fl. overtok båten i 1928. Michael Knutsen selde fleire av dei andre båtane i åra 1923-1928. Det er nærliggjande å sjå det i samanheng med vanskar i Michael Knutsen si forretningsdrift.

Mai 1945: *Sigurd I* transporterte heim sunnmøringar som fredsvåren vart sleppte fri frå Falstad fangeleir i Trøndelag. Blant dei frisleppte var ei gruppe motstandsfolk som hadde vorte arresterte i ein tysk razzia i Volda/Ørsta-området i februar 1945. Blant dei arresterte var også lokale ungdomar frå Oksavika på Gurskøya, som vart tatt etter at observasjonsposten og radiostasjonen i fjellet ved Oksavika vart oppdaga og avvikla i siste liten i januar 1945.



Rutebåten «Sigurd I» stimar inn Voldsfjorden, flaggpyrdd og med dei heimvende Falstad-fangane frå Skredestranda, Ørsta og Volda. Bilde er teke frå MK «Harvid» som møtte fangane med musikk og hurra-rop. Utrøttelege Volda hornmusikk spelte dei i land. Heile Volda var kledd i fest som ein 17. mai, og det var svart av folk på kaia og i gatene. Falstad-fangane og heile folkemengda tok deretter vegen til Uppheimsplassen, der det vart halde takketalar.

Blant dei frisleppte frå Falstad som kom heim med *Sigurd I*, var også Monrad Norderval, son til tidlegare skipper og medeigar i *Sigurd I*, Oscar Nilsen. I 1945 var Norderval sokneprest i Ørsta.

I 1950- og -60-åra var *Sigurd I* leigd av fylkesreiarlaget MRF og brukt i lokalrute på ytre søre Sunnmøre – medrekna også eit par anløp på nordsida av Stadlandet, det vil seie i Sogn og Fjordane.

Vi har ikkje fartøyhistorikk til alle Knutsen-båtane. Men nemner her at DS *Eystein* vart seld til foretaket L. A. Skjong i Måløy. Båten vart brannskadd i Måløy-raidet i 1941, men vart reparert. Den heldt det gåande til dei gode sildefiskeåra på 1950-talet, under same namn, men med tilnamnet 'Gamle-Svarten'.

Uver og forlis:

Eit tilbakeslag innan ishavsdrifta var ulykka med orkan i Vestisen i 1917. Sju skuter forsvann nesten heilt sporlaust med heile mannskap: *Admiralen*, *Arctic*, *Aslak*, *Ceres I*, *Heim*, *Hercules II*, *Lunheim*, med til saman 88 omkomne.



«Arctic» under bygging i 1912.

To av dei bortkomne skutene, *Arctic*, med Gottfred Brandal som skipper - og *Heim*, med Kristoffer Huseby frå Langevåg som skipper, hørde til i Knutsen sine selskap AS Skjærva og AS Ishavet. Knutsen-reiarlaga miste to skuter og 25 menn.

DS *Arctic* vart bygd i 1912. Skipper Johan Thorvik førte skuta på ishavsfangst alle åra frå skuta var ny – og til han overtok nybygget *Sælfangeren* i 1916.

Heim var eit eldre seglfartøy, bygd på Nordmøre i 1870-åra. Fartøyet var gjennom fleire ombyggingar og fekk montert dampmaskin før sal til AS Ishavet i 1916. *Heim* var berre så vidt komen i Knutsen si eige før fartøyet drog på ishavet og kom vekk. I etterkant kom det fram at fartssertifikatet gjekk ut medan fartøyet var på fangst. Reieren vart i etterkant bøtelagd.

Av dei fire ishavsskutene som Knutsen fekk bygd i 1916, gjekk *Nordishavet* tapt under sildefiske ved Hitra allereie i 1918, med heile mannskapet på 13 mann. Skipper var Henrik Landmark frå Brandal.

Reknar ein *Nordishavet* sitt forlis saman med *Arctic* og *Heim* i 1917, miste Knutsen-reiarlaga på kort tid tre ishavsskuter ved totalforlis – og 38 menn. (Ei nærliggande samanlikning: Ved orkanen i Vestisen i 1952 omkom 34 menn ved tapa av sunnmørsskutene *Buskø* og *Pels*).

I 1919 skal *Polarhavet* ha vore ei av dei første sunnmørsskutene som var på fangst i Kvitsjøen etter ulykkesåret 1917.

Etter som tidene og konjunkturane vende, kom dei tre andre 'havet'-skutene frå byggjeåret 1916 ut over 1920-talet over på andre eigarar. *Polarhavet* forliste under

selfangst i Kvitsjøen i 1928. Ved forliset stod Esther Klausen, enkja etter advokat Trygve Klausen, som hovudeigar av skuta. *Ishavet* forliste like eins i Kvitsjøen, i 1931. Ved forliset var Johan Thorvik, Ålesund, eigar. *Vesterhavet* kom i eige hos Sverre P. Brandal. Skuta var i drift mykje godt heile 1930-talet. Ho forliste i uver på oversegling til Vestisen i 1939. Mannskapet vart berga av andre skuter. Knutsen åtte *Sælfangeren* i sameige med Johan Thorvik til 1925. Då overtok Thorvik Knutsen sin eigardel og vart eineigar. Skuta forliste i Kvitsjøen i 1927.



«Vesterhavet»

Svalbard-traktaten:

Under første verdenskrig var Svalbard ingenmannsland. Svalbard-traktaten, som med visse avgrensingar, gjorde øygruppa til norsk område, vart undertekna i Paris i 1920 – og gjort effektiv frå 1925.

Kolbrytinga ved Kongsfjorden og skipinga av Kings Bay Kull Comp. AS i 1916 medverka truleg til at Svalbard-traktaten vart oppretta. Traktaten vart underskriven av ei rekkje statar som allereie hadde interesser av varierende art og grad på Svalbard. Men området skulle vere demilitarisert og tilgjengeleg for forskning og økonomisk utnytting for alle signatarstatane, på like fot med norske interesser.

Pr 2024 har 45 statar skrive under traktaten og fått rettar til verksemd på Svalbard. Blant desse statane finn ein både Kina og India og fleire sørlege land. Etter som klimaspørsmål blir stadig meir påtrengande, har desse statane naturleg interesse også for Arktis.

I tillegg dei geo-strategiske stormakts-interessene. Russland/Sovjetunionen er den av stormaktene som er mest til stades på øygruppa og som har utøvd press mot norske styresmakter og norsk forvaltning. Sterkast var, kan hende, presset like etter 1945. Då pressa Sovjetunionen på for å få innført felles norsk-sovjetisk forvaltning over øygruppa. Framlegget vart avvist frå norsk side. (Dei norske styresmaktene



«Jopeter»

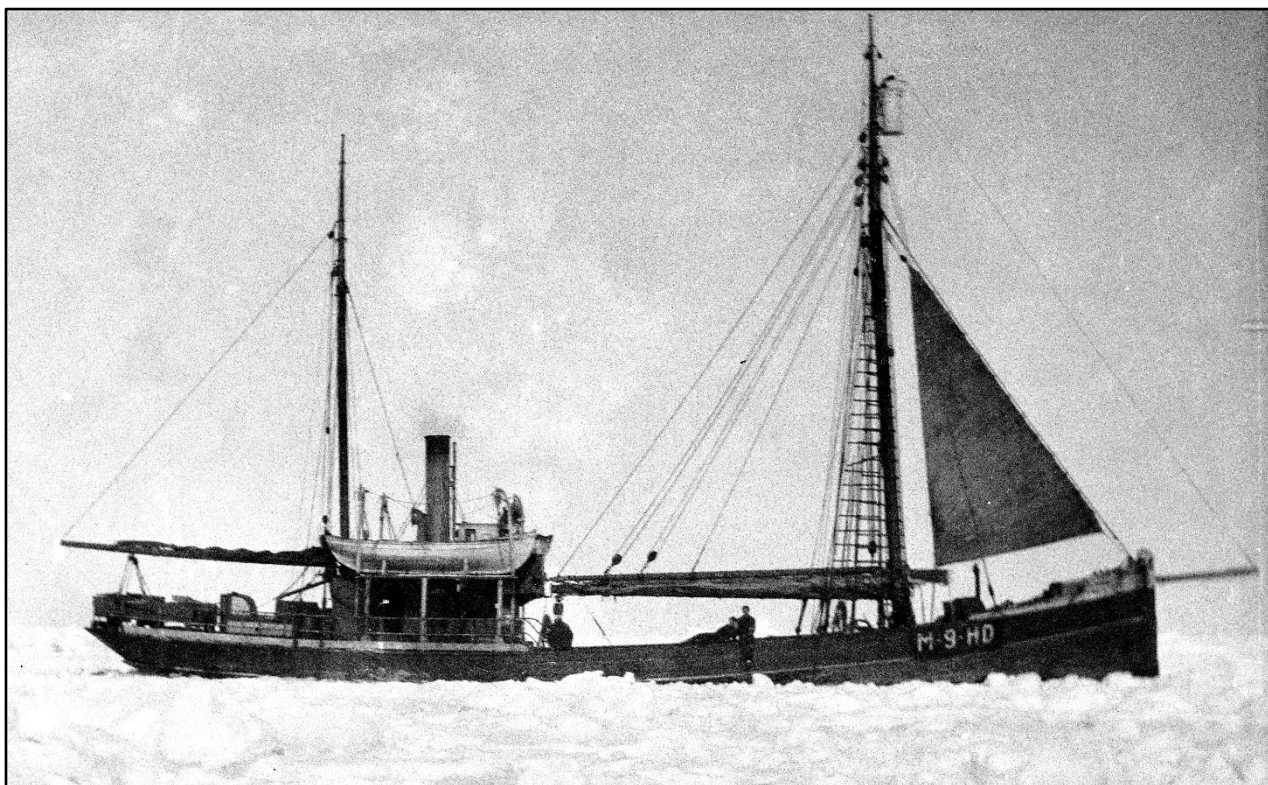
var truleg tvilande til korleis ei slik ‘felles’ forvaltning kunne kome til å arte seg).

Ny-Ålesund og Kings Bay:

Under første verdenskrig var tilgangen til kol dårleg. Tilførsle av kol til Norge frå utlandet vart hindra av krigen. Industri, jarnbanedrift og skipfart vart hemma av mangel på kol som drivstoff. Sjølv om Norge var nøytralt, kom Peter S. Brandal på britisk svarteliste fordi han etter krigsutbrotet i 1914 heldt fram med handel med Tyskland. Brandal si ishavsskute DS *Jopeter* vart kapra av britiske sjøstridskrefter under fangst i Danmarkstretet og ført til britisk hamn. Brandal og advokat Trygve Klausen frå Ålesund oppheldt seg i England i lang tid med arbeid for å få sett *Jopeter* fri.

I 1909 hadde Christian Anker annektert eit område sør for Kongsfjorden på Svalbard med tanke på kolbryting. Anker sjølv døydd i 1912. I 1916 stod dødsbuet som eigar av området. Peter S. Brandal, Michael Knutsen og Trygve Klausen kjøpte området frå dødsbuet. Med same formål: Utvinning av kol.

Peter S. Brandal sende med ein gong skutene DS *Polaris* og DS *Signalhorn* med både skipsmannskap og kolgruvearbeidarar til Kongsfjorden for å drive prøvedrift med bryting av kol. Dette viste seg såpass vellykka at Brandal saman med Michael Knutsen, Trygve Jervell og Trygve Klausen grunnla Kings Bay



«Signalhorn» var ei av skutene som vart sendt til Kongsfjorden for prøvedrift av kol.

Kull Comp. AS i Ålesund same året. Jervell var styreleiar frå 1916 til han selde seg ut av selskapet to år seinare. Klausen overtok som styreleiar i 1918 og som administrerende direktør eitt år seinare. Han fungerte i begge posisjonane til han døydde i 1924. Den første tida skal selskapet i stor grad ha vorte styrt frå Knutsen sitt kontor i Kjøpmannsgata på Skjerva og Klausen sitt advokatkontor i Apotekergata, begge adresser i Ålesund. På Knutsen sitt kontor var kontorsjef Hans Ytterdal ein nær medarbeidar. Aalesunds Kreditbank var sentral i tiltaket frå 1917. Med det grunnla dei verdas nordlegaste samfunn.

Med overvekt av sunnmøringar i leiinga av selskapet vart Ny-Ålesund namn på gruvestaden ved Kongsfjorden. Staden gjekk frå 1917 ei tid under namnet Brandal City – oppkalla etter Peter S. Brandal. Men namnet kom ikkje i vanleg bruk. Så vart namnet Kings Bay (Kingsbay) brukt. I 1925 fekk staden namnet Ny-Ålesund, etter byen der Kings Bay Kull Comp. AS vart skipa. Då vart Ny-Ålesund ei

offisiell adresse. Både ‘Brandal’ og ‘Knutsen’ (‘Knutsen’) har vorte deler av lokale stadnamn på sørsida av Kongsfjorden: ‘Brandalpynten’ og ‘Knudsenheia’.

Tidspunktet for namneendringa ser ut til å ha falle saman med tidspunktet for iverksetjinga av Svalbard-traktaten. Fastsetjing av namnet vart mest truleg gjort av sentrale norske styresmakter. I 1925 var det Johan Ludvig Mowinckel si venstre regjering som styrte landet. Kyrkje- og undervisningsminister var Ivar Tveiten, ihuga nynorsk-mann. Han skal ha stått bak avgjerda om at stadnamn på Svalbard skal ha nynorsk målform.

Gruveselskapet dreiv kolbryting i fleire gruver i Ny-Ålesund. Gruvene fekk ulike namn. Blant anna vart gruver oppkalla etter konene til fleire av leiarane i selskapet: Othilie; Josefine; Esther; Sofie; Agnes og Ragnhild. (Somme av desse gruvane vart i seinare tid knytte til ulykker som kravde liv). Det vart anlagt dampdriven jarnbane frå gruveinngangane og til sjøkanten. Første tida måtte frakteskipa på fjorden lastast via lekterar.



Peter S. Brandal (tv) og Michael Knutsen på trappa til direktørboligen i Brandal City

Vega var ein gammal bark, som Knutsen hadde kjøpt og brukt til sildesalting ved Island. Denne skuta vart fylt med stein, søkkt og brukt som fundament for ny utskipingskai, som vart ferdig i 1920.

I 1918, berre to år etter skipinga av Kings Bay Kull Comp. AS, vart det bygd eit hus som direktørbustad i Ny-Ålesund. Huset står framleis og skil seg med mansardtak ut frå andre hus i busetnaden. I praksis var huset disponibelt for alle dei fire som var med på skipinga av Kings Bay Kull Comp. AS og grunnlegging av Ny-Ålesund som gruvesamfunn. Dette etter som dei aktuelle personane i nokon grad bytte internt på funksjonane som styreleiar og direktør.

Forretningmessige tilbakeslag:

Etter dei blomstrande oppgangstidene i økonomien under første verdskrig, kom eit økonomisk tilbakeslag rundt 1920-21. Dette heldt fram, med noko opp og ned i konjunkturane, det meste av 1920-talet.

Perioden vart prega av varierende prisar og valutakursar, konflikhtar i arbeidslivet, prisfall, lønnsnedslag, arbeidsløyse, naudsarbeid, konkursar og bankar som gjekk over ende.

Inntrykka frå den russiske revolusjon i 1917 og framveksten av den politiske og faglege arbeidarrørsla var med på å skjerpe konfliktnivået i norsk samfunnsliv. Særleg i konservative politiske og militære krinsar var det redsle for at revolusjon skulle spreie seg også til Norge.

Eit par særlege moment i økonomien var spanskesykja og paripolitikken. Spanskesykja var ein influensaepidemi som herja i mange land og tok livet av fleire tiltals millionar menneske. I Norge gjorde epidemien seg sterkest gjeldande i åra 1918 og 1919. Det er rekna med at epidemien kravde 13-15 000 norske liv.

Paripolitikken:

Skiftande regjeringar førte deflasjonspolitikkk på 1920-talet for å føre kroneverdien tilbake til nivået ved krigsutbrotet i 1914. Dette bidrog til å forsterke den økonomiske krisa.

Kings Bay Kull Comp. AS vart skipa i 1916. Anleggsverksemda ved Kongsfjorden starta året etter, og produksjonen kom i gang i 1918. Staten var frå starten ein pådrivar. Men selskapet kom i vanskar allereie i 1919, og staten gjekk inn med støttande kjøp av kol.

Michael Knutsen hadde som tidlegare gullgravar eigne røymsler frå hardt og brutalt tungarbeid. Det kunne ikkje hindre at det i Ny-Ålesund oppstod eit skilje mellom leiarskiktet, med styremedlemmer, direktør, lege, ingeniørar osv på den eine sida – og arbeidarane på den andre. Gruvearbeidarane gav uttrykk for fagorganisasjonsmedvet og gjekk i 1. mai-tog i Ny-Ålesund allereie i 1919.

Dei vanskelege tidene råka også ishavsfangsten, også fangsten i Kvitsjøen. Somme år var det særleg vanskelege isforhold. 1924 og 1928 var år med mange forlis i Kvitsjøen. Mange skuter



Musikklag i Brandal-City 1918. Foto frå Odd Arild Brandal

gjeikk tapt, og på same tid kom få til som erstatning. I denne perioden var det også stigande vanskar med russiske styresmakter, som i blant handterte grensespørsmåla på ein heller stivbeint måte. I 1922 vart *Sælfangeren* og fem andre norske skuter med tvang frå oppsynsfartøy førte inn til Arkhangelsk, skulda for grensekrenking.

Likevel vart aktiviteten i stor grad halden oppe. Blant anna fordi Norge fekk ein avtale med Sovjetunionen som tillet norske skuter med leidebrev til å fangste i sovjetisk sjøterritorium. Med godt diplomati greidde Kristiania-reiarlaget Winge & Co AS, som disponerte skutene *Veslekari* og *Vesleper*, i 1923 å få ein avtale med sovjetiske styresmakter om fangstløyve i Kvitsjøen for 55 norske skuter. Året etter vart ein avtale mellom Ålesunds rederiforening og Sovjetunionen med liknande innhald gjort gjeldande for alle norske fangstskuter i Kvitsjøen.

I siste del av 1920-talet vart det mobilisert på både dansk og norsk side i spørsmålet om kven som hadde rett til overherredømme over Aust-Grønland. I den utviklinga, med ei rekkje nye trekk innan politikk og økonomi på gong, hadde både Peter S. Brandal og Michael Knutsen vanskar med å henge med, sjølv om Brandal var sentral på norsk side i kampen om Aust-Grønland. Selskapa til Brandal og Knutsen kom

i vanskar tidleg på 1920-talet. Dette gjeikk ut over både fiske- og fangstverksemda og bergverksdrifta i Ny-Ålesund. Knutsen-selskapet AS Ishavet vart avvikla i 1923.

Også i familielivet møtte Michael Knutsen motgang. Han miste sitt yngste barn, ei dotter på tre år, i 1912. Han miste eldste sonen – 33 år gammal – i 1923. Same året som AS Ishavet vart avvikla.

Rundt 1930 hende fleire ting som bidrog til å setje stopp for Michael Knutsen – og i nokon grad bremse Peter S. Brandal – si forretningsverksemd. Knutsen disponerte ikkje lenger nokon av skutene frå byggjeåret 1916. Både Jervell og Klausen var ute av bildet. Gjelda i Kings Bay Kull Comp. AS hadde vakse seg stor og uhandterleg. I 1929 kom det store børskrakket i New York. Same året eksploderte ei av gruvene i Ny-Ålesund, med tre omkomne. Gruvedrifta vart stoppa. I 1933 overtok den norske stat aksjemajoriteten i Kings Bay Kull Comp. AS. Michael Knutsen var ute av leiinga av Kings Bay Kull Comp. AS.



Peter S. Brandal (i midten) på flytur i Kongsfjorden.



Hjalmar Riiser-Larsen, Roald Amundsen og Karl Feucht gjer seg klare til å erobre Nordpolen med fly. Foto Hans Hjelle

Roald Amundsen og nordpolekspedisjonane:

Medan verksemda i Ny-Ålesund i løpet av siste del av 1920-talet var på retur, var Michael Knutsen og Peter S. Brandal i Ny-Ålesund på beste tribune plass for å følgje freistnader på å nå Nordpolen luftvegen. Alle freistnader med Ny-Ålesund som utgangspunkt: 1925 Roald Amundsen og hans folk sitt mislykka forsøk på å nå polpunktet med flybåtane N24 og N25. 1926 Richard Byrd sin omdiskuterte flytur mot Nordpolen. 1926 overflyginga av polpunktet med luftskipet *Norge*. I 1928 Umberto Nobile og ferda med luftskipet *Italia*. Og til sist: Amundsen si forsvinning med Latham-flyet i 1928, i ein freistnad på leiting etter Nobile etter *Italia*-havariet.

Under førebuing og seinare leiting i samband med desse ekspedisjonane var Knutsen og Brandal vertar for dei mest prominente aktørane i direktørbustaden i Ny-Ålesund, seinare kalla Amundsen-huset. Amundsen og hans næraste medarbeidarar fekk disponere direktørbustaden i den tida dei oppheldt seg i Ny-Ålesund. Blant medarbeidarane var Amundsen sin gamle venn gjennom mange år, apotekar Fritz G. Zapffe frå Tromsø. Han var Amundsen sin material- og proviantforvaltar under opphald i Ny-Ålesund.



Etter Byrds påståtte tur til Nordpolen. Amundsen, Byrd, Bennet og Ellsworth. Foto Hans Hjelle

N25 og MS *Sjøliv* av Balsfjord:

Flukta med dei to flybåtane mot Nordpolen måtte gjere landing i ei råk i isen om lag 250 kilometer frå polpunktet for å kontrollere navigeringa. Råka klappa uheldigvis saman. N24 måtte etterlatast der. Etter om lag tre veker med hardt arbeid for å jamne startbane på isen, kom N25 seg i lufta og kom nesten til



«Sjøliv» av Balsfjord



På hytta til Peter S. Brandal heime i Brandal. Fv. Michael Knutsen, Davida Brandal, fru Clausen, Trygve Clausen, Martin Karlsen, Peter S. Brandal, Dina Karlsen, og Othilie Knutsen.

Nordautlandet før flyet måtte nødlande. Der vart dei seks ekspedisjons-deltakarane plukka opp av ishavsskuta MS *Sjøliv* av Balsfjord og frakta tilbake til Ny-Ålesund.

Då hadde ekspedisjonen med dei to flybåtane vore bort i vel tre veker og var, med god grunn, frykta forulykka. Michael Knutsen oppheldt seg i Ny-Ålesund. Det har vorte fortalt om Knutsen at då *Sjøliv* kom til Ny-Ålesund med dei seks ekspedisjonsdeltakarane, var han så letta og glad at han i rein iver sprang seg meir eller mindre rett på sjøen.

1930-talet: Framleis krise:

Michael Knutsen si forretningsdrift og hans samarbeid med Peter S. Brandal, Trygve Jervell og Trygve Klausen tok til å skranke på 1920-talet. Jervell og Klausen vart borte, Klausen døydde i 1924. Fiske- og fangstflåten kom over

på andre hender. Aalesunds Kreditbank gjekk over ende før 1933. Kings Bay Kull Comp. AS fekk mykje av skulda for banken sitt fall.

Gruvedrifta i Ny-Ålesund lønte seg dårleg, med låge prisar og arbeidskonfliktar. Hovudkontoret vart flytt frå Ålesund til Oslo. Selskapet sin stab i Ny-Ålesund vart redusert til nokre få personar for vakthald og vedlikehald av anlegga.



Roald Amundsen i samtale med Michael Knutsen. Foto Hans Hjelle



Nordpolhotellet i Ny-Ålesund 1939. Foto Birger Rasmussen/Ishavsmuseet

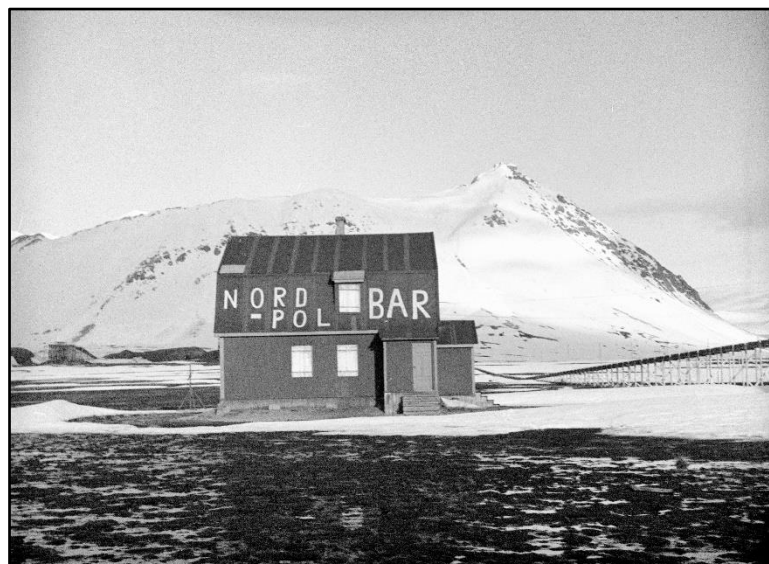
Truleg med tanke på mogleg gjenopning av gruvedrifta. Peter S. Brandal døydde i 1933.

Etter det var Michael Knutsen åleine igjen av dei fire som i 1916 skipa Kings Bay Kull Comp. AS.

Etter at gruvedrifta vart stoppa, fungerte Ny-Ålesund som fiskeristasjon, med diverse tenester og leveransar til fartøy som fiska i farvatna ved Svalbard. Frå midten av 1930-talet vart det også satsa ein del på turisme. Eit hotell, Nordpolhotellet, eigd av Kings Bay AS, dvs staten, kom i drift i Ny-Ålesund i 1936. Fleire hus, blant andre ingeniørbustad, lege- og ingeniørkontor, arbeidarmesse og Amundsen-huset (tidlegare direktørbustad) vart tatt i bruk til hotellformål. Troms Fylkes Dampskips-selskap sette det kombinerte passasjer- og lasteskipet DS *Lyngen* inn i sommarrute til Svalbard. Desse turisttiltaka stoppa ved krigsutbrotet i september 1939.

Skjerva-anlegget etter Michael Knutsen si tid:

Då Knutsen på eitt eller anna tidspunkt måtte avvikle verksemdene sine, vart anlegget på Skjerva overtatt av fiske- og fangstreiar Elling Aarseth. Anlegget vart base for for Aarseth-skutene, ikkje minst DS *Veslekari*. Skuta sin



Direktørboligen til Brandal og Knutsen som Nordpol Bar i 1939. Foto Birger Rasmussen/Ishavsmuseet

skipper på 1930-talet, Johan P. K. Olsen, budde på den tid like i nærleiken av anlegget på Skjerva.

Veslekari vart nytta til ekspedisjonar i Arktis for både Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser og for amerikanske Louise A. Boyd sine privatfinansierte ishavs- og havforsknings-ekspedisjonar. Boyd leigde skuta til det formålet fire sesongar på 1930-talet.

Når Boyd kom til byen for utrusting av ekspedisjonane, vart det mykje festivitas. ‘---Barna på Skjerva, der ’ *Veslekari*’ lå, fikk iskrem av henne hvert år. Og alltid var det ‘Miss Boyd-fest’ for ungene før skuta dro.---’. (Ellefsen/Berset).

Ein av dei som var med på dette, var Ivar Ytreland – seinare motstandsmann, grønlands-overvintrar, forretningsmann og politkar.

På denne tid – 1930-talet - var Michael Knutsen ute av bildet. Elling Aarseth bygde seinare fryse- og kjølelager på anlegget.

Michael Knutsen etter ca 1930:

Michael Knutsen har vorte omtalt som uttrykk for sunnmørsk vågemot og tiltaksvilje. Men det



Miss Boyd kjem i land på Nordaust-Grønland i 1932. Foto Walter Molt/Ishavsmuseet

har også vorte peika på at han misrekna verknadane av første verdskrig.

Rundt 1930 var Knutsen i slutten av sekstiåra. Han hadde satsa stort og tapt formuen sin og mist si forretningsmessige handlekraft. Han var ein etter omstenda fattig mann. Han levde stilt og litt anonymt i Ålesund. Om karrieren hans har følgjande vorte sagt: ‘Den startet med gull, fortsatte med kull og endte i null’.

For mange ville eit livsløp med ein slik nedtur lett kunne ha enda i bitterheit. Ikkje så for Othilie og Michael Knutsen. Monrad Norderval igjen, i boka *Av sjømannsblod*: ‘--- Da han kom heim ved hundreårsskiftet kunne han ha levd av pengene sine. Men det lå ikke til Michael Knutsen, han var ikke av den sorten. Han satte midlene sine inn i det pulserende livet. Han måtte skape, se bygninger reise seg og skip gå av stabelen. Han kjente ikke knepene fra forretningslivet med å våge andres midler og

gjemme unna sine egne. Han satte tvert imot sitt eget inn totalt både en og to ganger. --- Etter et langt og strevsomt liv satt han og hans hustru igjen på bar bakke. Men så har heller ingen hørt noen ymtet et tvilens ord om hans hederlighet. Det lyseste minne jeg har om ‘Skjervakongen’, Michael Knutsen, var at det ikke fantes spor av bitterhet, hverken hos ham eller hans hustru Othilie’.

Michael Knutsen døydde i Ålesund i 1948, nær 85 år gammel.

Verdskrig og evakuering:

Etter at gruvedrifta i Ny-Ålesund vart stoppa i 1929, var det stillstand til 1941. Då vart drifta tatt opp igjen på vårparten, etter påtrykk frå okkupasjonsmakta, men stoppa igjen på ettersommaren. Dei allierte maktene hadde innsett at dei ikkje hadde kapasitet til å forsvare Svalbard. Derfor vart det avgjort at alle som oppheldt seg på Svalbard, skulle evakuerast – russarane til Murmansk og Arkhangelsk og dei norske til Storbritannia. Først var det britiske troppetransportskipet *DS Empress of Canada* til Arkhangelsk med alle russarane. Deretter var skipet tilbake til Svalbard og tok alle norske med til Storbritannia.



Kaien i Ny-Ålesund 1939. Foto Birger Rasmussen / Ishavsmuseet

Ulykke og etterspel:

Frå 1945 var det bolkevis drift i gruvene i Ny-Ålesund, med ulykker og driftsstopp i mellom, fram til 1962/63. Drifta tok slutt etter eksplosjonsulykka seinhausten 1962. Den ulykka kravde 21 liv. 11 av dei omkomne kunne ikkje hentast ut frå gruva.

Etter 1962/63 vart Ny-Ålesund ein stasjon for naturvitskapleg forskning. Forskingsaktivitetane på klimafeltet som blir drivne der, peikar langt inn i framtida.

Det rikspolitiske etterspelet om ansvaret for ulykka i 1962 felte to norske regjeringar. I 1963 vedtok Stortinget mistillit til Einar Gerhardsen si arbeidarpartiregjerung. Nokre veker seinare vart John Lyng si borgarlege firepartiregjerung felt på grunnlag av regjeringa si regjeringsfråsegn. Gerhardsen kom tilbake med ei ny arbeidarpartiregjerung.

Kulturminne:

Roald Amundsen sine opphald i Ny-Ålesund i 1925 og 1926 har hatt mykje å seie for vern av bygningar og konstruksjonar i Ny-Ålesund som kulturminne. Direktørbustaden går for det meste under nemninga Amundsen-huset eller Amundsen-villaen. Dei som fekk bygd huset i 1918 blir berre unntaksvis nemnde. Etter Amundsen si tid har huset vorte brukt til litt skiftande formål.



Motiv måla på vegg i stova til direktørboligen er synlege etter restaureringa. Foto Webjørn Landmark



Fortøyingsmasta til luftskipet Norge i 2017. Foto Webjørn Landmark

På 2000-talet vart det gjennomført ei tilbakeføring og restaurering av huset – som kulturminne.

Eit anna verna kulturminne i Ny-Ålesund er fortøyingsmasta for luftskipet *Norge*. Eit verna kulturminne er også ein bit av jarnbanelinja mellom gruveinngangane og utskipingskaia, med eit originalt – og restaurert – damplokomotiv og nokre jarnbanevogner.

I området ved fortøyingsmasta er ein mindre gravstad med graver frå tidlegare tider. Avdøde blir normalt ikkje gravlagde på Svalbard. Men på gravstaden i Ny-Ålesund har det i seinare år unntaksvis vorte gravlagt personar med ei særleg nær tilknytning til gruvstaden.

REFERANSAR:

Informantar:

Susan Barr; Nils Flø; Henrik Landmark; Webjørn Landmark; Ivar Stokkeland; Ivar Ytreland.

Tidsskrift: Fløtre, R. K.: ‘Minner frå turen i Vesterisen ulykkesåret 1952’. *Isflaket* 2/2018.

Litteratur:

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

Døssland, A. og A. Løseth. 2006. *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag. Bind 1. Mot*



*Postkontoret med direktørboligen bak i 2023.
Foto Webjørn Landmark*

fjernare farvatn. 1860-1960. Trondheim. Tapir Akademisk Forlag.

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

Evjen, B. 'Bergverkssamfunn i Arktis'. Drivenes, E-A. og H. D. Jølle. 2004. *Norsk Polarhistorie 3. Rikdommene.* Oslo. Gyldendal Norsk Forlag AS.

Hanoa, R. 1993. *Kings Bay Kull Comp. AS 1917-1992.* Oslo Schibsteds forlag.

Hanoa, R. 2016. *Kings Bay på Svalbard 1916-2016. Fra gruvedrift til forskningsservice og klimaobservatorium.* Bergen. Fagbokforlaget.

Herøy Sogelag (B. Rabben). 1998. *Herøybåtar i hundre år. Dekksfartøy i fiske, fangst og føring.*

Knutsen, J. M. 2017. *Fra Klondike til Ny-Ålesund. Historien om 'The Klondike King'* Michael Knutsen. Eige forlag.

Myklebust, G. 2014. *Ishavet. Pelsdyrfangst og vågemot.* Oslo. Samlaget.

Nerbøvik, J. 1996. *Krigsår og motstandsvilje 1940-1945.* Volda kommune.

Njølstad, O. 2008. *Jens Chr. Hauge. Fullt og helt.* Oslo. Aschehoug Forlag.

Norderval, M. 1972. *Av sjømannsblod.* Oslo. Gyldendal Norsk Forlag AS.

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

Oterhals, L. 1997. *Polhav – om personligheter i skruisen.* Molde. AS Lagunen.

Oterhals, L. 2006. *Havdrønn – om berømte båter og stolte båteiere.* Molde. As Lagunen.

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

Ottesen, J. 2000. *Ishavsskuter II.* Ulsteinvik. Fotoarkivet.

Sæter, E. 1966. *Gullfeber. Norske gullgravarar i Klondike og Alaska.* Oslo. Det Norske Samlaget. (Nettutgåve).

Thorson, O. 1952. *Ålesund 1848-1948. Økonomisk og kommunal historie. Bind II. 1904-1948.* Oslo. Fabritius & Sønners Trykkeri.

Thuesen, N. P. 2000. *Norges historie i årstall. Fra steinalderen til i dag.* Oslo. Orion Forlag.

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

Nettet:

'Amundsenvillaen i Ny-Ålesund. Tilbakeføring og restaurering 2009-2011'. (Sluttrapport/ Bodil Johanne Paulsen).

Sjøhistorie.

Nytt i Uka (Ålesund) 02.12.2009.

Sunnmørsposten 22.01.2024.

Vi Menn 07.05. 2018.

Ålesund kommune: 'DIVE-Analyse Aspøya. Kulturhistorisk stedsanalyse for Aspøya'. (Rapport på nettet. Udatert).

Wikipedia.

Plukkefangst:

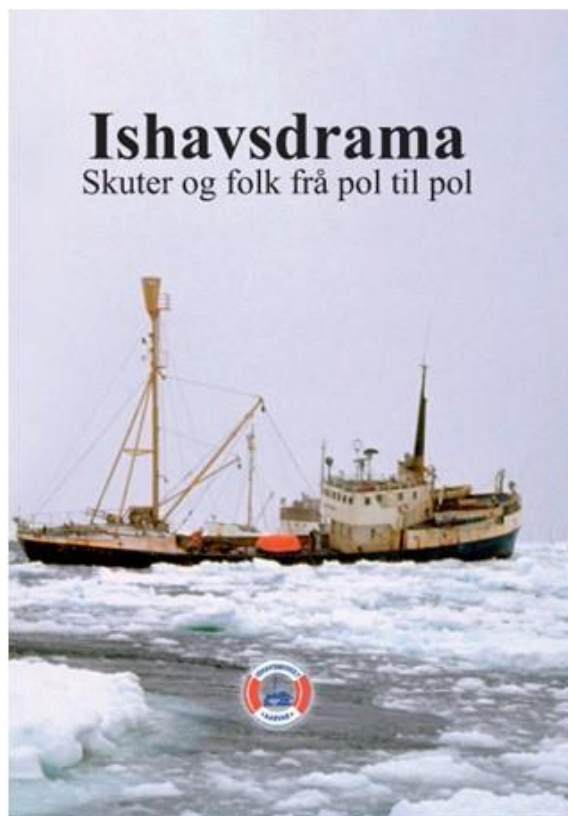
Selfanger solgt til Russland

Etter forlydende skal selfanger «Elding» være solgt til Russland. «Elding» var omtrent seilklar og skulde gå på selfangst. Mannskapet var allerede flyttet om bord.

(Søndmørsposten 14. april 1925)

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.

Hos russerne i Barentsburg

Av Finn Rønne

(Vi Menn nr. 19 1963)



Svalbard-traktaten av 1920, som ga Norge suvereniteten over øygruppen, setter forbud mot militær virk-somhet og installasjoner i området. Det er for tiden ingenting som tyder på at noen av de land som var med på å undertegne avtalen i Paris har krenket denne bestemmelsen. Men det er ingen hemmelighet at Svalbards nakne øyer, med sin beliggenhet mindre enn 1200 km fra Nordpolen, vil kunne bli av avgjørende betydning i kampen om herredømmet over det arktiske område i en eventuell konflikt mellom øst og vest.

Ingen verdensmakt kan overse Svalbards strategiske betydning. Øygruppen ligger på storsirkelruten fra det østlige USA over Grønland til de nordlige delene av Sovjetunionen, og eventuelle rakettbaser eller radaranlegg på Svalbard kunne bli av stor betydning for partene i en eventuell konflikt.

Begge de nåværende supermaktene, De forente stater og Sovjetunionen, er blant de land som har undertegnet Svalbardtraktaten, og er dermed sikret rett til å delta i utnyttelsen av øyenes mineralforekomster. Sovjetunionen har som kjent i mange år hatt konsesjon på kullgruvedrift, mens USA bare så vidt har begynt å vise interesse for Svalbards mineralrikdommer.

For å bli i stand til å danne meg et førstehånds inntrykk av det som går for seg i de nordligste gruvesamfunn i verden, overtalte jeg noen venner til å bli med på en tur til Svalbard, hvor

det ennå ikke er senket noe jernteppe mellom øst og vest.

Til Ny Ålesund med «Heimen»

Vi leide M/K «Heimen», en 97-fots selfanger for turen fra det norske fastlandet, og etter å ha pløyd seg nordover gjennom Ishavet i mange dager, nådde skuta frem til pakkisen som omgir Svalbards kyster. Først følte båten seg forsiktig frem langs de åpne råkene i isen, siden ble det å stange seg vei gjennom flakene over en 30 mil lang strekning, før vi kunne klappe til kaien ved det lille norske gruvesamfunnet i Ny Ålesund.



Ishavsskuta «Heimen». Foto frå Rudolf Mur/Ishavsmuseet.

Det lille stedet har sikret seg en særlig plass i den arktiske forsknings historie. Det var som kjent i 1920-årene utgangspunktet for Roald Amundsens og Lincoln Ellsworths polflyvninger, og senere var Ny Ålesund base for luftskipet «Norge» da Nobile dro ut på sin skjebnesvangre ferd. Ennå kan en se polflyvernes kvarterer nær kullkompaniets brygge.

I dag er Ny Ålesund helt og holdent dominert av gruvedriften. Om sommeren består den norske arbeidsstokken av omkring 500 mann, men om vinteren blir tallet mer enn fordoblet. Det er et vennlig lite bysamfunn, som kan rose seg av å ha verdens nordligste postkontor, barberforretning, restaurant, ølstue, suvenirbutikk og dusjbad. Det siste var vi ikke sene om å benytte oss av, etter flere dagers opphold ombord i den



Ny-Ålesund kl. 3 natt den 3. august 1939. Foto Birger Rasmussen/Ishavsmuseet

lille selfangeren, hvor vi hadde måttet savne den slags luksus.

Etter et kort opphold i Ny Ålesund fortsatte vi til Isfjorden, og ankret opp rett overfor Svea- og Svalbard-breene i Longyearbyen, der den norske sysselmannen holder til.

Sysselmannen, dr. Finn Midbøe, og hans amerikansk-fødte kone hadde vært her oppe i to år. Det er ikke nok at sysselmannen og hans frue er villige til å være bosatt her oppe hele året, de må også kunne ta seg frem med hundespann på inspeksjonsreiser til fjerne utposter om vinteren. Om sommeren foregår reisene med et lite kombinert motor- og seilfartøy. Sysselmannen må også være en dyktig forhandler, for to av de russiske gruvesamfunnene ligger ikke langt unna.

Amerikansk og russisk oljeleting

Den norske gruveinspektøren bor også i Longyearbyen. Etter de internasjonale traktatbestemmelsene kan han inspisere også russernes gravedrift. Men han må alltid gi beskjed på forhånd når han kommer, og han får ikke inspisere noe annet enn selve gruvene.

Det utvinnes kull i tre av de fire russiske konsesjonene, i Barentsburg, Grumantbyen og Pyramiden. Russerne utvider sin drift ved Pyramiden, som ligger innerst i den 90 km lange fjorden.

I Longyearbyen ble vi mottatt av en amerikansk gruppe fra California Texas Oil Company. Allan Westerholm, lederen for Caltex-gruppen, kjørte oss 15 km innover fjorden til de norske kullgruvene.

I sommersesongen har Caltex en rekke geofysiske forskningsgrupper i arbeid i felten.



Gamlekaien med 'Isbjørn' og 'Drott' av Hammerfest. Longyearbyen. 01.06.39. Foto Birger Rasmussen/Ishavsmuseet

De driver detaljerte studier med henblikk på eventuelle oljeforekomster på Spitsbergens østkyst, og får sine forsyninger med fire helikopteret.

Russerne er også aktive i området med å lete etter mineral- og oljeforekomster. Utenfor kysten driver russerne oseanografiske undersøkelser og dybdemålinger med ekkolodd. De bruker kraftige fartøyer som er i stand til å forsere seg gjennom pakkisbeltet som blokkerer innseilingen til Isfjorden mesteparten av sommeren.

Sassenfjorden, en gren av Isfjorden, byr på landskaper som er så storslåtte at de må gjøre inntrykk på selv de mest forvente verdensomseilere. Her bor fangstveteranen Hilmar Nøis, som etter 38 år på Svalbard er blitt en levende legende. Med sine 71 år er han ennå

høy, rank og vital og har frisk rødfarge i kinnene, og det praktfulle ansiktet røper hans fine sans for humor. Med stor gjestfrihet og stolthet viste han oss rundt i det lille toetasjes huset som han har bygd på et sted med enestående utsikt over fjorden og fjellet.

Mens vi gikk sammen langs stranden stoppet Hilmar Nøis plutselig ved et lite skur og trakk frem en gammel slede. – Jeg vil gjerne gi Dem denne som et minne om besøket her, sa han. – Den har tilhørt Amundsen. Han brukte den på sledeferden til Sydpolen i 1911.

På veien tilbake til Longyearbyen stoppet vi i Sassendalen og besøkte en leir, der det var samlet 50 speidergutter fra flere forskjellige land. De drev med botanisk og geologisk innsamlings-arbeid under ledelse av Norsk Polarinstitut.

Russerne svarer ja

Kvelden før hadde vi sendt følgende telegram til den russiske konsulen i Barentsburg, Gregorij Barulin:



Ruiner i Barentsburg etter tysk bombardement, Foto frå 22. juli 1946, Birger Rasmussen/Ishavsmuseet

«En gruppe amerikanere som besøker Svalbard sammen med Antarktis-forskeren Finn Rønne vil gjerne avlegge kort besøk i Barentsburg søndag 12. august. Hvis dette passer for Dem, kommer vi til Barentsburg med M/K «Heimen» kl. 11.00 eller 16.00 Moskva-tid.»

Vi hadde spekulert på om vi ville få tillatelsen, og var svært glade da det kom bekreftende svar. Endelig ville vi få se hvordan russerne drev.

Meldingen til oss over radio lød: «Venter dere kl. 11.00 Moskva-tid,» og var undertegnet av en mann ved navn Yvdowok.

Ifølge Svalbard-traktaten må som sagt all russisk virksomhet skje i forståelse med de norske myndighetene, og den norske gruve-inspektøren inspiserer driften. Men jeg var den første amerikaner som besøkte de russiske anleggene, og jeg var ivrig etter å få et lite innblikk i de russiske metodene.

Russerne hadde ikke ligget på latsiden i sommer, selv om usedvanlig ugunstige isforhold hadde forsinket alle planer inntil begynnelsen av august.

Et par dager før vi kom, hadde et sovjet-russisk skip ankret opp i Adventfjorden. Maskiner og annet utstyr ble losset og transportert til



Ruiner i Barentsburg etter tysk bombardement, Foto frå 22. juli 1946, Birger Rasmussen/Ishavsmuseet

Boltedalen, en femten kilometers vei fra Longyearbyen. En kunne høre mange eksplosjoner, som åpenbart var et ledd i de geologisk-seismiske undersøkelserne. Store russiske helikopter er ofte blitt sett fra Longyearbyen.

Samme kveld vi kom dit, var det meningen at en russisk vitenskapelig gruppe skulle gå i land på den andre siden av fjorden. Formålet med denne ekspedisjonen var ifølge deres egne opplysninger å dra opp i dalen for å samle blomster, som det er en stor rikdom på i hele dette området. Omkring midnatt ble to store traktorer losset fra lektere, som ble slept inn av en taubåt. Snart etter kjørte traktorene oppover mot dalen og forsvant.

Omvisning i Barentsburg

Presis kl. 10.00, etter vår tidsregning, manøvrerte «Heimen» langsomt til bryggen i Barentsburg. Siden det ikke ble arbeidet om søndagen, var det møtt opp en liten tilskuer-skare på omkring ett hundre mennesker, de fleste utstyrt med fotoapparater.

Jeg gikk i land, og en tolk kom imot meg for å forestille meg for visekonsul Yvdowok. Han var en høy og rank mann med god militær holdning. Yvdowok spurte hvilke planer vi hadde. Jeg svarte at vi ikke hadde tenkt på noe spesielt, men

at vi gjerne ville se det de måtte ønske å vise oss, og visekonsulen førte oss oppover de lange trappene til bebyggelsen. Barentsburg er en ganske stor by, som ligger på en bratt skråning med utplanerte terrasser, der det er ført opp mange ganske store bygninger.

På en av terrassene ble vi vist rundt i to store drivhus, hvor det ble dyrket tomater, agurker, gulrøtter, løk og en del blomster. Den pent smilende unge piken som tok imot oss ved inngangen fortalte oss gjennom tolken at alle disse friske grønnsakene i første rekke går til barna og til de syke på sykehuset. Det som er igjen, blir levert til spisesalen for arbeiderne.

På en annen terrasse ble vi tatt med til fjøset, der det var 50 melkekuer som leverte melk til kolonien. Husdyrbestanden besto ellers av noen kalver, griser og grisunger. Det var mønstergyldig rent overalt. Kvinnene som sto for fjøsstellet, tok begeistret imot oss og var tydelig stolte av det de hadde oppnådd.

Arbeidernes spisesal lå på en terrasse litt høyere opp. Det var en stor og pen sal som lot til å være godt utstyrt, og det var servering ved småbord.

Utenfor møtte vi her og der kvinner, alltid to i følge, som var travelt opptatt med å feie gatene. Vi fikk vite at de utførte dette arbeidet frivillig i fritiden sin. Gatene var rene og ordentlige, og det var ikke noe søppel å se noe sted. Rett som det var støtte vi på store skilt som oppfordret innbyggerne til å øke produksjonen for å oppfylle femårsplanen. En del kunstige palmer som var plantet langs en yttervegg gjorde et nesten latterlig inntrykk så høyt opp mot Nordpolen.

Kvinnene var pent antrukket, for det meste i svart, og de fleste av dem hadde høyhælte sko. Mange av mennene hadde kostbare kameraer, som Contax eller Leica. Det ble tatt langt flere bilder av oss enn det var overkommelig for oss å ta av dem.

Ingen snakk om politikk

Vertskapet var ivrige etter å vise oss barnehjemmet, der mødrene kan ha barna sine fra mandag til lørdag. Kvinnene arbeider ved mennenes side i kullgruvene og med andre gjøremål fem eller seks dager i uken.

Barnehjemmet var velutstyrt og gjennomført rent. Rommene var innredet til bruk for forskjellige aldersgrupper av barn, og det var mange forskjellige slags lekesaker og bilder. Barna så vi imidlertid ikke, for siden det var søndag var de hos foreldrene sine. Russerne er kjent for sin barnekjærhet og for å stille godt med barna sine. Flere av de eldre barna vi møtte på veien hadde lært å si «Hello, how are you» på engelsk. I første etasje i bygningen foregikk det undervisning for voksne om kveldene.

Etterpå ble det gitt en middag for oss, og traktementet sto fullt ut i stil med den berømte russiske gjestfriheten. Man unngikk hele tiden omhyggelig å komme inn på politiske emner, men til tross for gjentatte forsikringer om at vi kunne få se alt vi ønsket, ble det klart at boligkvarterene og gatene i Barentsburg var alt vi ville få se. Vertskapet unnskyldte seg med at det var søndag, og at alt arbeid skulle hvile.

Av alt det vi fikk anledning til å se, dannet vi oss imidlertid det bestemte inntrykk at hele anlegget i Barentsburg er uten sidestykke på Svalbard. Tidligere hadde vi hørt forlydender om at russerne tenkte på å innstille den ulønnsomme kullgruvedriften der. Kullgruvedriften er den mest plausible grunn til at russerne skal opprettholde sine tre utposter på Svalbard, men det er utenkelig at russerne ville trekke seg bort selv om gruvene ble nedlagt.

Barentsburg er et permanent bysamfunn, hvor minst 1000 mennesker bor fast året rundt i bygninger av til dels betydelig størrelse. Flere store nye bygninger er også under oppføring.

Vi fikk snarere inntrykk av at russerne har intensivert sine vitenskapelige undersøkelser i området. I hvilken retning denne innsatsen vil føre, er for tiden et spørsmål som det er umulig å forutsi noe om.

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

«Aarvak» i Vesterisen 1960

Av Beathe Holstad

Ein tur med dårleg vêr, rorskade og ein fyrstereisgut med brota arm.

Ein fin sommardag i august 2012, set vi oss på romluka til «Aarvak» for å høyre denne historia, fortalt av Knut Holstad, fjerde generasjon på ishavet. Yngste mann om bord på denne litt dramatiske turen.



*Knut Holstad ved roret på «Aarvak» 2012.
Foto: Beathe Holstad.*

-Det er klart at som 17-åring var det litt svært å få vere med i isen og få seg jobb som fangstmann, seier Knut no over 40 år etter. Det var naturlegvis spennande og veldig interessant. Ein hadde no naturlegvis mange teoriar om forskjellige ting. Korleis ting virka og slikt. Sjølv om eg hadde sett ein heil del akkurat for mitt sitt vedkommande.

Eg hadde gått her på budene nærast frå eg var ein gutonge og oppover, og eg hadde no faktisk arbeida ein sommar her på Gråbuda.

Eg hadde no styrt både med skinn og spekk, og vore med på ein del slike ting, men det var fyrst når det kom hit til lands. Du høyrde no ein del slike røvarhistorier av dei som hadde vore der oppe i isen. Det var no litt interessant å skulle få prøve dette.

Eg fekk meg jobb med Ottar Brandal for å nemne skipperen. Det var Ottar sin første tur som skipper med «Aarvak». Det var han som tok inn mannskapet.

Eg snakka med Ottar, og han skulle sjå om han fann ein plass til meg, det gjorde han. Som 17-åring var eg faktisk yngste mann om bord. Sjølv både messen og smørjaren var eldre enn meg. Odd Alme var 2. skyttar, han var no den rolige og nøkterne.

Når vi heldt på å gjere klart so var no spenninga der. Også når vi begynte å gå og vart oppdelt i vakter. Eg hadde styrbord-køya, nedste styrbord-køya, men då sa nokon av dei erfarne til meg: «Dinna trur ikkje ej at du skal ta, du skal flytte opp eit hakk.» Det var no dette når du kom bort i isen, liksom fekk ein del daska, då var det ikkje beste køya. So det vart no til det at dei fekk rådt meg til å skifte køy. Viss eg ikkje teke mykje feil, so er der tre lugarar. Ein heilt framme og ein på kvar side av leideren. Akkurat som det foresler meg. Eg trur ikkje det var berre køyar der atte. Eg trur der var delt i tre, som yngste mann vart eg berre stua fram i ei krå.

Avreisedato for turen var mandag 14. mars 1960.

Utdrag frå skipsdagboka til «Aarvak» :

Mandag 14. mars 1960

Ålesund til Vesterisen.

Kl 08.00 gjikk frå Brandal, ut Breisundet.

9.20 logg satt tvers av Fausken, stilles 0

Still NtW1/2 0 0

Still NtW1/2 21 21



Ved kai på Brandal, «Aarvak», «Polaric» og «Brandal». Foto frå Arnljot Rolandsen.

Still NtW1/2 54 33

Signaler tent og brenner klart

NO2 NtW1/2 85 31 O2 NtW1/2

Overfarta var bra. Ved hjelp av SW fekk vi brukte seila.

Fredag 18. mars 1960

Sw bris. Fortsetter på NW1/2W. Lete og ingen is. Kl 08.00 forandra til WNW. Kl 10.00 litt betre is. Kl 20.00 såg en del dyr (klapm) i vatnet. Snøtjukke. Stoppet for natta.

Obs. 72gr30 W17gr 00

Søndag 20. mars 1960

NO kuling, frostrøyk. Går vestover langs kanten, utrøne strimlar. Ingen ting å sjå. Kl 18.00 snur austover att. Ilag med «Brandal» og «Polaric»

Første dagen i fangst:

Mandag 21. mars 1960

NO kuling, snøtjukke. Går på SO og Syd. Mykje is utgjennom, men dårlig sikt. Nokre få bluback, 8-10 dager gamle.

Når vi kom bort, so var vi raskt i fangst. Klart det, all spenninga, dette med at du skulle hoppe på isen og at du skulle lære å flå.

Vi vart godt opplærte til å drepe dyra før du begynte å flå dei. Enten med hakapik eller kroken på dragartauet. Det var som regel eit av dei to tinga du slo med på desse små dyra. Det var no spørsmål om kva slags reiskap du hadde når du gjekk på isen.

Dersom du skulle ha med deg skinna, og skulle drage dei, var det naturlegvis tau med krok. Og dersom du skulle berre fangste slik som det ofte var, hadde du med hakapik. Det var som oftast to og to på isen, eg som nybegynnar vart med ein som skulle slå. Han som var mest erfaren flådde, men eg skulle no lære dette med å flå eg også da. Nær sagt, eg hadde no flådd, vore med å sett korleis dei flådde dyra.

Dette med å flå ned med sveivane var på ein annen måte enn det eg var vande med. Eg hadde no sett skinna, sett hola, men aldri i grunnen sett korleis det vart gjort. Du skjere ned med skrotten slik at du flår ut sveivane etterpå. Det er derfor der verte dissa hola i skinna.

Det var i grunnen når eg var med «Jan Mayen» eit anna år på selfangst at eg såg ein som var meister på å flå, heilt fantastisk. Nesten so han snudde skrotten ut av skinna. Det er det mest fantastiske eg har sett. Men det var ikkje på denne turen det. Over til «Aarvak» igjen.

Onsdag 13. april 1960

NO liten kuling ut på etm. Går langs strimelane ostover. Fekk rorskade og ein mann braut av handa på roret, forbatt handa, gjøre sjøklar, vi må til lands. Salvator er opptatt med slep, og ligg og bakka i full storm. 9 stk. Kl 23.00 det flau av. Vi tar til å gå ilag med «Signalhorn». Kurs 155gr misv. Vi styrer med taljar i rorhuset.

Det var no vêret som i grunnen gjorde dette med meg. Det at eg fekk brot i handa. Vi hadde litt



Hettakall.

grafse vår. Det begynte å blåse opp litt og då var det å komme seg ut til kanten. Ligge litt innafor kanten, slik at du hadde livd for vêret. So skulle vi bakke, og eg sto til rors.

Vi bakka slik ei tid, då ein isfot trefte roret. Den slo av rorakslingen, og det slo faktisk roret ut av handa mi.

Slo meg rett over ende så eg låg bort i babord-sida, nede på dørken. Merka ingenting, det var berre eit rykk og so plutselig oppdaga eg att eg låg nede.



«Brandal», fremst, og «Aarvak» går i is.

Merka ikkje at det hadde skjedd noko før eg skulle stø meg og reise meg opp, då plutselig merka eg smerte i handa.

Han Odd Alme var i styrhuset, og han Ottar var oppe i tønna. Det vart no litt styr da kan du seie, med roret. Med handa so gjekk det no greitt.

Dei laga til ei provisorisk styring, faktisk med talje oppe på roret. Vi heiste seila, for vi måtte gå inn til Island for å få reparert, no snakka eg om båten.

det kunne dei ikkje, for dei hadde «Maiblomsten», ei nordlandsskute på slep. Vi gjekk i grunnen i lag med dei da, slik at vi hadde kontakt heile tida med «Salvator» heilt inn på Nordfjord, eller Nordfjordur, er det vel det heiter på Island. Der låg vi med same kaia som «Maiblomsten».

Torsdag 14. april 1960

NO bris, tung sjø. Kurs 155gr på Komp, ilag med «Signalhorn». Med styringa går det fint. Kl



«Aarvak» med god dagsfangst. Foto frå Odd Bjørklo.

«Salvator» var hjelpeskipet i Vesterisen. Der var det dokter om bord, han Igesund. Han var faktisk doktor på Hareid også ei tid. Men han skulle ha millitærtjeneste, og det var vanskelig å få folk på «Salvator», derfor hadde han fått tilbodet om at dersom han var med på denne turen, so skulle han få det godskrive som militærtjeneste, eller repetisjon som det var. So han var om bord der. Det var snakk om «Salvator» kunne slepe oss inn til Island, men

07.00 svinger vest med land mot Isaffjord. «Signalhorn» kursar heim. Fekk folk frå land til å take til med ein gong. Arbeidet gjekk fint.

Frå isen og inn til Island så vart det ein del dårlig vêr, det vart ein del slingring. Han Ottar surra til handa så godt som råd, slik lét det vere. Dei hadde no snakka med «Salvator», så vi enda no der inne på same plassen.

Der var ei sjukestove så vi var opp til, og då var han Igesund med. Det var han som styrte for meg som pasient. Dei gipsa handa. Det gjorde



«Aarvak», «Kitak» og «Kvitungen ved fergekaia i Brandal. Foto frå Arnljot Rolandsen.

dei på den måten at dei la den berre i ei skinne og så surra dei til, for ho var hova. Vist ho slakna, så måtte vi stramme etter slik at eg hadde støtte. Då skulle eg vente til vi kom heim.

Eg spurde pent om eg ikkje kunne få vere med på turen vidare. Dei var no litt skepsis til det, men det var greitt. Når eg ville so skulle eg få vere med, vi var i grunnen ferdige å fangste. Dei såg naturlegvis faren, den såg ikkje eg, med at noko kunne skje, eller eit eller anna med denne handa. Jobben min resten av turen var å passe telegrafan. Då hadde eg ikkje bruk for meir enn ei hand. Det var å slå signala etter kvart som ein fekk dei oppe frå tønna og slikt.

Tirsdag 26. april 1960

Stille pent ver, går vestover langs kanten. Lite å finne. 4 stk i dag. Gjer sjøklart for heimtur. Kl 17.30 klar av isen. Halt smult. Gjer klar på vegen. Kurs 125gr. Poss. retn West av Kap Nord ca 40n m av.

Lørdag 30. april 1960

NW6 4 130gr 1+gr 14-gr 422 33

NW6 4 130gr 1+gr 14-gr 454 32

Kl 16.00 såg land 100fv fortsette same kurs.

NW5 4 130ge 1+gr 14-gr 486 32

Kl 18.00 Godø sett i baugen.

Kl 19.30 tvers av Vallabraum, log 550' ca 4% forsein.



«Aarvak» får assistanse av «Salvator» på 1970-talet. Foto Odd Bjørklo

Kl 21.30 la til kaia i Ålesund for innklarering.

Kl 22.00 Frå Ålesund til Hareid.

Men det er klart, handa verkte. Det eg var mest redd for var at eg skulle skli, slik at eg slo opp igjen dette som dei hadde stilt inn. Fekk beskjed frå han Igesund at dissa tinga kunne berre gro, til han kom heim so skulle han ordne det vidare. Men handa fungera bra i dag. Har ingen plager. Det einaste som av og til minne meg om det er når eg ser arret.

Om dei fekk beskjed heime veit eg faktisk ikkje. Det har i grunnen aldri vore snakka om, men eg vil tru at han far, som kjørde ein heil del sagemask og forskjellig sånt her på budene, høyrde noko. Eg vil tru at meldinga hadde dei naturlegvis fått her, slik at han far hadde fått vist det, trur eg, men kor vidt det hadde kome vidare, det veit eg ikkje. Mest sannsynleg so stoppa det med han. Han fekk då vite det so dei fekk vite her på anlegget.

Det meste som eg har tenkt på til tide, med denne turen, er måten vi tok oss frå isen og inn til Island på. Når dei rigga opp dette provisoriske for å kunne styre. Det er klart at det ikkje vart beine linjer, men det var no litt roske

vêr. Sjølv om du hadde hatt normalt ror so hadde ikkje du greitt å hatt heilt stø kurs heile tida.

Historia om Vesterisen i 1960 vart avslutta med ei «Hau- historie» i kjent stil, før vi gjekk kvar til oss:

«Ej sto en gong inn me na Eilertsen å vaska bil. Då kom han Hau-Johan, då hadde han flytta inn på sjukeheimen. Han kom bort og sto å såg på og sånn da. Ka de e fornåke, Hau, sei ej. Gjenge du her å tufsa? Då vart det stilt ei stond so, ja de blir vel slikt me. For oppover fe ikkje ej komme, og nedover vil ikkje ej.»

(Artikkel skriven til boka «Soga om Aarvak» Ishavsmuseet, 2012)

Mannskapsliste for «Aarvak» – Vesterisen 1960

Skipper,	Ottar Brandal, Hareid
1.skytter,	Mindor Gudmundseth, Hareid
styrmann,	Odd Alme, Brandal,
Stuert	Per Espenakk, Spjelkavik
Mess	Arvid Wist, Tjørvåg
Maskinist	Asbjørn Saunes, Ulsteinvik
Assistent	Magne Brungot, Hareid
Smører	Lars Johan Ødegård, Tresfj
Fangstmann	Knut Holstad, Hareid
	Agnar Karlsen, Tjeldsund,
	Odd Fredriksen, Kvalsund
	Jonas Sande, Stadtlandet
	Svein Hasfjord, Eggesbø
	Petter Blindheim, Valderøy
	Peder I. Roald, Vigra
	Magnar Raknes, Rakvåg
	Birger Ville, Sæbø
	John Sætrenes, Åheim
	Oddmund Johnsen, Hareid
	John Hjelle, Hareid

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

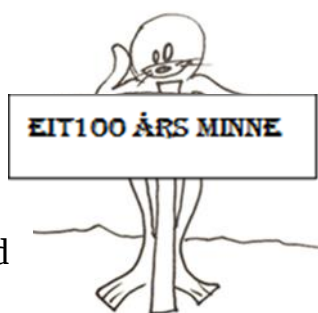
- BRUKTE OG NYE DELER
- OFF.GODKJ.VRAKMOTTAK
- NYE DEKK OG FELGER

700 37 900

www.aasenbil.com

Svalbard, den nye del av Norge.

(Nidaros Lørdagsblad 1925)



Tre- fire døgns reise nord for Norge ligger Spitsbergen, det gamle norske Svalbard. Ugjestmildt og barskt stiger landet op av Ishavet. Størstedelen av landet er dekket av veldige isbreer, som skyter sine utløpere ned til fjorden, hvor de «kalver» med bulder og brak.

Disse deler av breene, som havet brekker av, og som kan anta veldige dimensjoner, driver senere for strøm og vind sydoover til Atlanterhavet, hvor isfjellene ikke bare er en av de farer som sjøfolkene frykter mest, men hvor de også øver en meget stor innflytelse på de klimatiske forhold i Norge, Island, Færøyene og England. Ligger Polhavets iskant langt mot syd, og der er rikelig med isfjell på vandring sydoover, så kan man være sikker på at sommeren over store deler av kystdistriktene her i landet og i våre naboland vest i havet blir kald og tåket.

Op gjennom tidene har mangen barket sjøulk bleknet ved utkikkens rop: Isfjell i sikte! Og mangen staut skute ligger i dag blant tang og tare på havets bunn som følge av sammenstøt med disse Polhavets isfjell.

Svalbard har i det siste vært nevnt mer enn noget annet navn.

Det var startplassen for polflyvingen, men ikke bare det. Svalbard som ennu for bare 10 år siden var et land for fangstfolk og videnskapelige ekspedisjoner, har også alle betingelser for å spille en meget viktig rolle i verdens kull- og oljeforsyninger. Og da hele verdens politikk for øieblikket dreier sig om kull og olje, er det ikke annet å vente enn at det har gått smått med forhandlingene mellom de forskjellige makter om en ordning av forholdene der oppe i «Ingenmannsland». Nu er imidlertid disse



Kronebreen i Kongsfjorden kalvar. Foto Webjørn Landmark

spørsmål løst på en for oss tilfredsstillende måte og Svalbard gått over til å være en del av Norge.

Størrelse som Troms og Finnmark

Hele øygruppen er i alt ca. 70.000 kv.km., altså omtrent av samme størrelse som Troms og Finnmark fylker til sammen, og består av 5 større og flere små øer. Under Svalbard regnes også i politisk henseende Bjørnøya, Hopen, Kvitøya og øgruppen Kong Karls land.

I de senere år har der år om annet overvintret 1000 a 1300 mann ved kullfeltene deroppe, foruten enkelte fangstekspedisjoner fra Nord-Norge. Svalbard er med andre ord befolket. Den har dog engang før i tiden hatt en befolkning, som i alle fall om sommeren var betydelig større enn den er i dag. Svalbards historie er merkelig og byr på mange forandringer op gjennom tidene.

Engang for titusener av år tilbake var hele Svalbard dekket av store skoger, barskog og løvskog, gran og furu og bøk og ek. Der var et rikt planteliv og et rikt dyreliv. Som et minne om disse fortidens skoger har vi i dag de store kullleier og de forsteninger som finnes i fjellene.

Også vulkaner hadde Svalbard i sin tid. De er nu for titusener år siden sluknet. De kaster ikke lenger glødende sten og aske mot himlen. Deres kratere er fylt med is og sne. De klimatiske forhold forandret sig og Svalbard blev, i likhet med Nord og Mellem- Europa, dekket av



Svalbard, Kings Bay, blev startplassen for flere polflyvinger. N24 og N25 klargjøres for start. Foto Hans Hjelle

veldige breer som utslettet alt liv. Om årsaken til disse veldige klimatiske omveltninger vet man intet. Man kan bare slå fast at de har funnet sted.

Omkring det tolvte århundrede finner vi de første beretninger om at de gamle nordmenn har kjent Svalbard, landet langt nord i Polhavet. Det er vel heller ikke umulig at våre forfedre allerede lenge før, under sine Bjarmelandsferder, av storm og uvær er blitt drevet op under Svalbards kyster. Sannsynlig er det også at deres ubendige utferdstrang har drevet dem til å seile så langt mot nord som de kunde for å se hvad der lå bak det åpne hav, og at de på disse turer kan være kommet helt op under Bjørnøya og Svalbard. Det er meget sannsynlig, men historien forteller intet om det. I det trettende, fjortende og femtende århundrede hører vi intet til Svalbard. Landet langt nord i Polhavet blir glemt her i landet. Man var optatt med borgarkrigene mellom de forskjellige landsdeler og kongsemner, så fikk man svartedauden som satte landet og folket årtider tilbake og tilslutt fikk man foreningen med Danmark, som virket mere drepende enn både borgerkrigene og svartedauden til sammen. Det gikk nedover, og de nye land man hadde opdaget i vest, i nordvest og i nord blev glemt.

Ingen husket lenger de lange utferder som var gjort.

I den første halvdel av det sekstende århundrede begynte russerne å trenge frem til Ishavet. De bygget klostre, og de søkte å finne ferdselsveier for handelen. Smått om senn begynte de også å drive en del fangst langs Ishavskysten.

Omtrent på samme tid begynte englenderne og hollenderne å søke veien til Indien og Kina ved å seile nordom Europa. En vei som jo senere ved gjennomseilingen av Nordostpassasjen har vist sig å eksistere, men som vanskelig kan få nogen betydning som almindelig ferdselsvei. Tanken om å komme til Indien denne vei førte til at der i 1553 blev utrustet 3 engelske skib for en slik ekspedisjon nordom Europa.

Denne ekspedisjonen opdaget Novaja Zemlja. Ekspedisjonen overvintret på Murmanskysten, hvor lederen og besetningen på to av skibene døde om vinteren. De andre kom sig inn i Hvitehavet og over land til Moskva. Tredve år senere begynte hollenderne å forsøke sig. Det første skib de sendte ut forliste, men i 1596 sender de to skib av gårde under ledelse av William Barents. Disse skib kom til Bjørnøya den 9. juni 1596.

Derfra seilte de videre nordover og ankret op ved Svalbards nordkyst den 13. juni. Barents annekterte landet for Holland og døpte det Spitsbergen på grunn av de høie og bjergfulle odder som var der. 14 dager efter skiltes



*Kvalrosfangst rundt 1920.
Foto Frostad/Ishavsmuseet*

skibene. Det ene styrte vestover, men Barents selv med det andet skib seilte østover mot Novaja Zemlja, hvor hans skib blev ødelagt i isen og han blev nødt til å overvintre. De bygget sig et hus avvrakgods fra skibet. Restene av dette hus blev funnet i 1871 av en Hammerfest-skipper. Barents selv døde om vinteren, mens de fleste av mannskapet klarte sig. Om våren seilte de i åpne skibsbåter over til mundingen av Petschora, hvor de blev optatt av tre hollandske skib.

Nu blev der sendt en rekke ekspedisjoner nordover. Det var især hvalrossfangsten man la sig efter. I den første tid blev der betalt avgift av fangsten til den danske krone, idet man gikk ut fra at Svalbard var en del av Grønland. Da man senere opdaget at det var en øgruppe for sig selv, nektet både englenderne og hollenderne å betale nogen avgift. En del dansk-norske krigsfartøier blev i den anledning sendt opover, men uten noget resultat.

Fangsten av hval, hvalross og delvis sel tok nu et uhyre opsving deroppe i isregionene. Der blev opprettet store trankokerier. På Amsterdamøen,

hvor hollenderne hadde sitt hovedkvarter, blev der bygget en hel by, som blev kalt Smeerenburg, «spekkbyen».

Der blev bygget både kirke og festning, og i sommermånedene, mens fangsten pågikk, hadde spekkbyen op til et par tusen mennesker. Hundrevis av flatbunnede hollandske koffer lå for anker på havnen, og straks utenfor pågikk fangsten. Man hadde primitive redskaper å drive fangst med sammenlignet med nutidens redskaper, men havet vrimlet av hval, så fangsten gav et veldig utbytte allikevel.

I 1697 blev der fanget ikke mindre enn 1968 hval, men så hadde hollenderne også et år over 200 skib samlet deroppe. Av disse skib forliste 11. Forlis, skjørbuk og ulykker under fangsten krevet mange menneskeliv.

En av øene, den flate Dødmannsø, er som en eneste kirkegård. Hundrevis av hollendere sover der den siste søvn. Overalt langs disse gamle fangstfjorder finnes graver fra denne tid. Bare på Amsterdamøen talte man i 1818 over et tusen graver fra hollendernes tid. Den fiende som krevet det største mannefall var skjørbuken. Selv om sommeren krevet den sine ofre, og en



*Ut for å sanke egg og dun ved Svalbard 1939.
Foto Birger Rasmussen/Ishavsmuseet*

overvintring i den tid var så godt som ensbetydende med døden. Ennu i vår tid hender det at hele fangstekspedisjoner bukker under for denne sykdom, men ved kullfeltene på Svalbard har det lyktes hittil å undgå den fullstendig.

Den sterke fangst som hollenderne drev, førte til at det tok slutt med fangsten inne i fjordene, og man måtte søke hvalen ute på havet og ved iskanten. Hollenderne gav da o paltsammen. Spekkbyen falt i ruiner, og bare gamle sagn fortalte om det liv og den virksomhet som engang hersket deroppe i Ishavet. Senere begynte russerne å drive en del jakt og fangst, men den var uten noen større betydning.

Betydning fikk Svalbard først igjen ved slutten av det attende århundrede, da nordmennene begynte å ruste ut for ishavsfangst.

Fra Hammerfest, Tromsø, Trondhjem og Bergen sendtes fangstfartøier opover. I 1819 sendtes der en ekspedisjon fra Bodø for å forsøke torskefiske ved Bjørnøya.

Ekspedisjonen fant imidlertid ikke øen. Og slo sig derfor på hvalrossfangst. Det gikk bra og eksemplet smittet. Foruten hvalross begynte man å legge sig efter selfangst og jakten på bjørn, rev og ren samt egg, og dunsamling. Det blev nu almindelig at en del av mannskapet blev igjen deroppe om vinteren for å drive snarefangst og jakt. De blev så hentet igjen om sommeren til like med fangsten. Dette praktiseres fremdeles.



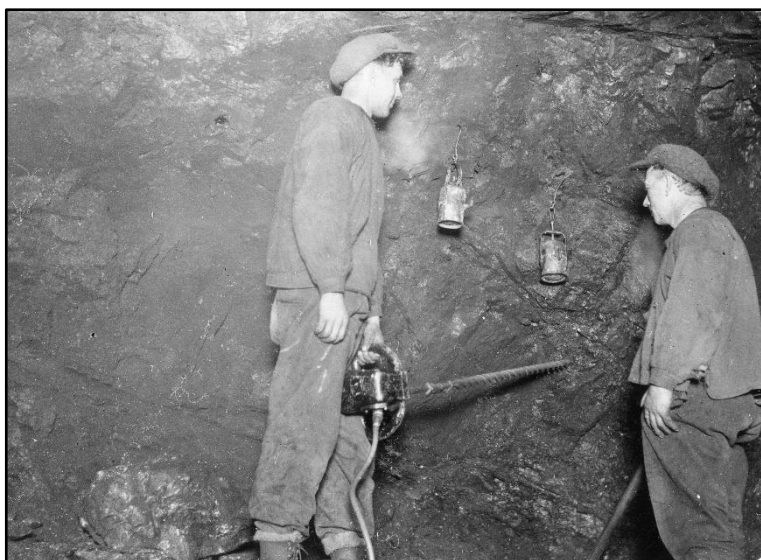
Ishavsfangst. Hare, narrkval og fugl.

Det geografiske kjennskap til Svalbard steg for hvert år. Nye fjorder blev opdaget og nytt land blev avmerket på kartet. De trauste norske ishavsfarere har mere enn noen annen bidratt til å skaffe kjennskap til øgruppens beliggenhet og utseende.

Senere drev Svend Foyn en tid hvalfangst i stor målestokk deroppe, men da hvalen og hvalrossen på grunn av den sterke efterstrebelse minket sterkt blev hvalfangsten ved Svalbard innstillet. Den var ikke lenger lønnsom. Nu drives der ingen hvalfangst lenger. Foruten jakten er det nu vesentlig sel og klapmyds som fanges og fangsten foregår helt under isen. Også renen er i sterk tilbakegang på Svalbard, så hvis der ikke treffes forholdsregler for å beskytte den er det vel bare et tidsspørsmål hvad tid den så vel som det øvrige vilt forsvinner fullstendig deroppe.

Nu er det kullene som gir Svalbard dets store betydning. At der var kull på Svalbard har man visst så lenge der har ferdes folk deroppe. Allerede i 1610 fortelles det at man hentet kull i Kings Bay.

Dette var dog ikke noen kullbrytning. Man samlet bare op løse kullbiter i jordsmonnet for å ha i brensel om bord i fangstfartøiene. Senere begynte norske fangstfolk å ta med sig kull hjem til Norge, og i 1899 begynte man så smått å forsøke med drift av kullgruber. Det var nordmennene som begynte da. I 1905 begynte englenderne og amerikanerne, i 1911



Arbeid i gruva i Kings Bay. Foto Hans Hjelle.

svenskene, i 1912 russerne og hollenderne begynte først i 1920 å forsøke drift av de felter som de hadde annektert.

I den første tid var det jo bare forsøksdrift som blev drevet nærmest som et eksperiment. Det var få som hadde noen tro på at det kunde bli tale om at driften av kullfeltene på Svalbard kunde svare sig. I årene efter 1909 blev der bragt en del kull fra Svalbard hit til landet, men alt foregikk nærmest på slump.

Man hadde enda ikke fått noen oversikt over kullfeltenes utstrekning og heller ikke over kullenes kvalitet. Så kom verdenskrigen. Kullprisene steg til uanede høider, hvis der da overhodet var kull å få fatt i. Da vendtes oppmerksomheten mot Svalbard.

Felt efter felt blev tatt i bruk, og det viste sig snart at kullene hvad kvantitet og kvalitet angikk oversteget selv de dristigste forventninger. Man begynte å forberede stordrift ved å gå til anlegg av hele byer som Advent Bay og Ny-Ålesund, som grubebyer, hvor flere hundrede mennesker overvintret. Damper efter damper kom hit til landet lastet med kull, og Svalbard begynte påny å komme til heder og verdighet.

Med kullene fra et av feltene, nemlig Kings Bay, som er sterkt oljeholdige, har der i lengere tid vært eksperimentert for å få utskilt oljen. Dette problem er nu løst på en tilfredsstillende måte, og man kan ved hjelp av Kings Bay-kullene



Den store lastemaskin ved kolhaugen. Foto Hans Hjelle

tilfredsstille en vesentlig del av Norges oljebehov. Hvad det betyr i nasjonal-økonomisk henseende for et land som vårt med sin store fiskeflåte behøver man ikke nærmere peke på.

I år har driften ved kullfeltene gått med underskudd. Og det er naturligvis ikke lett å få balanse i gruber som blev startet under den værste dyrtid, med de nuværende kullpriser. Men enten bedriften svarer sig eller ikke rent forretningsmessig sett i den nærmeste fremtid, så er dog de veldige naturrikdommer tilstede i Svalbards fjell allikevel.

Kull finnes der i ubegrensede kvanta, men ikke bare kull, også andre mineraler fins der på Svalbard og selv om utnyttelsen av dem hittil ikke har vært av nogen betydning så vet man ennå langt fra hvilke skatter fjellene der nord kan gjemme på.

Og det er utelukket at der i en nærmere eller fjernere fremtid kan komme en dag da der på det gamle Svalbard bor og virker flere tusener mennesker enn der i dag bor hundreder.

Pilgrimsferd

Av Sigmund Bøe i boka På minnegrunn, Ishavsmuseet 2003

Tanken var ikkje ny, den hadde dukka opp av og til i seinare tid utan at det hadde vorte til noko meir. Det eg tenkte på var å ta ein rundtur med hurtigruta heilt til Kirkenes for å sjå attende på alle havmene og stadene eg hadde fare den tid eg var i fart, og å minnest og leve oppatt litt av det som var på den tid. - Som ei pilgrimsferd, kan ein seie.

Då no 80-årsdagen min nærma seg i september, fann eg at det kunne passe fint å feire dagen stilt og roleg ombord i båten. Eg ordna meg med billett, og 24. september på formiddag gjekk eg ombord i m/s "Midnattsol" i Torvik i strålende solskin og finever.

So var eg på veg. - Etter å ha passert Flø fekk vi fritt utsyn ut Breisundet mot Grasøyane og Runde. For meg hadde dette i alle år vore hovudporten til storhavet, og det vekte mange minne frå dei hundrevis av gonger eg hadde gått ut og inn her under vekslande tilhøve, i storm og stille, solskin eller snøtjukke, det kjendes alltid godt når ein var komen innom Voren etter ein grapsevertur, og oftast kjendes det like godt når ein kom i open sjø utanfor Voren på veg ut etter hektiske travle dagar i hamn der tusen ting skulle gjerast og ordnast opp med før ein gjekk ut, og oftast vart tida i knappaste laget.

Når eg no fekk Flørauden i sikte, dukka det fram i minnet ein tur vi gjekk ut med "Polarhav" då vi på nære nippet hadde havarert nett her på Flørauden. Det var om hausten. Vi hadde gått i frysefart og i fart på Jan Mayen, men so vart det litt slapt på fraktmarkedet, og då vi skulle på tur til Antarktis om eit par månader, vart det bestemt at vi skulle legge stilt og ta klassing i mellomtida.

Vi hadde no lege stille to-tre viker på Liavågen og hadde rigga ned og demontert mangt og



«Polarhav». Foto Hans Skarbak

mykje både på dekk og i maskin for inspeksjon og klassing. Då fekk vi ein dag beskjed om at vi skulle bryte av og gå til Hamburg so fort som mogeleg og gå to turar med fryselastr Hamburg/Hull. Vi var lite huga på dette, då vi fann tida altfor knapp til å få rigga alt oppatt og i stand før vi måtte gå til Hamburg, og dessutan skulle vi gå til Cape Town for Antarktistur om ein knapp månad. - Vi fekk då skrudd saman og rigga opp att det vi hadde arbeidd med og gjekk ut frå Ålesund for å gå ut Breisundet.

Vi var komne tvers av Hogsteinen då det brått vart stopp i maskina, der høyrdest nokre lydar som slett ikkje spådde godt. Det bles ein frisk kuling frå nord og vi dreiv fort nedover Breisundet med retning rett mot Flørauden. Etter å ha konferert med chiefen var det klart at vi måtte ha assistanse for å kome oss inn til hamn att. Eg ringde reiarlaget og sa frå om dette, og fekk beskjed om at "Polarbjørn", som låg sjøklar i Ålesund, skulle kome ut og slepe oss inn. Vi dreiv fort unna vinden, og eg såg at vi ville nå Flørauden lenge før hjelpa kunne nå oss, men eg meinte vi sikkert skulle kunne stoppe opp med ankera når vi kom på grunna, og det synt seg å halde stikk. Vi sette baa ankera og stoppa opp med holmen ca 100 meter rett i le.

So kom "Polarbjørn" opp for baugen og gav oss slepar. Vi sette fast og tok til å hive på ankera, men "Polarbjørn", som var heilt i ballast, var



«Polarbjørn», foto frå Johan Brandal.

uveiden og lite manøvreedyktig, so ho la seg på tvers for vinden og dreiv ned langs sida av oss, og då sleparen teita opp, rippa ho ankera våre lause, so vi kom i fort drift rett mot brenningane. Vi let gå sleparen, og heldigvis huka ankera att, men då var akterenden berre 20-30 meter frå holmen. Ved andre forsøk gjekk det betre, so vi kom oss velberga inn til Ålesund att, der vi fekk reparert skaden.

Der vart ellers fleire skjer i sjøen denne turen, for då vi kom til Hamburg, kortslutta ein av hovudgeneratorane og brende ankeret.

Vi tok kontakt med Veritas og fekk bekrefta at vi kunne ikkje få laste fryselaast før generatoren var reparert. Det tok tre dagar og då var tida so knapp at vi berre kunne ta ein av dei to turane Hamburg-Hull som vi var slutta for. Vi måtte berre peise på attende til Ålesund for å gjere oss klar for turen til Antarktis.

Fyrste anløp no var sjølvstøtt Ålesund. Eg fylgde nøye med då dei la til kai ved Skansekaia, for eg hadde stor interesse av å sjå korleis desse nye

båtane oppførte seg under slik manøvre. Det undra meg litt at dei svinga heilt rundt og la baugen vestover, men eg forstod etter kvart at der var lasteport berre på babord side, slik at dei alltid måtte ha babord tillegg.

Ålesund var i alle dei år heimbyen som vi gjekk ut frå og kom attende til, enten det so var på fangst og fiske eller i fraktfart. - Hundrevis av gonger hadde eg kome inn hit og lagt til kai, stundom i storm og uver, stundom i svartestille, i solskin eller i snøkave og skodde. - Når eg no tenkte etter, so hadde det ikkje alltid vore so heilt greitt. Eg hugsa eit år vi kom inn frå Newfoundland i den tjukkaste skodde eg nokon gong har sett her på våre kantar. Den fyrste landkjenning vi fekk var den kvite uniformhua til hamnebetjenten, som lyste gjennom skodda der han stod på hjørnet av Storneskaia og tok mot oss.

Eg hugsa og ein stormdag då heile Aspevågen stod i eit einaste rok, og vi skulle opp på sida av ein båt ved Skutvikmoloen og ta lasten frå den då dei hadde fått maskinhavari. Det var ikkje so greitt, men det gjekk bra den gongen og. Der var

ingen sidepropell til hjelp på den tid, under særsvanskelege tilhøve kunne ein berre ta ankeret til hjelp. Jau, når ein fyrst tok til å tenkje over det, so var der mange minne frå hamna her, både gode og mindre gode.

I mi fyrste tid som skipper var det alltid eit problem å finne plass å legge til. Det var smått med kaiplass. Ved Storneskaia og Prestebrygga (då den vart ferdig) var det sjeldan ledig, og om du fann plass der, vart du som oftast jaga vekk nokso fort. Kanskje kunne ein vere heldig å finne plass ved Meierikaia, der fekk ein oftast ligge i fred ei stund. Siste utveg var Skutvikmoloen, men det var lite brukbart, då der var so lang veg til byen og ingen telefon, so du var nærmast isolert. Einaste råd var å gå på kontoret til hermetikk-fabrikken og be om å få bruke telefonen. Dei var alltid greie og blide, men vi likte ikkje å gå der og mase likevel. Seinare kom der telefonboks på moloen, men den var nesten aldri i orden, so det nytta lite.

Det var heller ikkje ein god stad å legge frå seg skuta over helga utan folk ombord, då der ofte kom ubedne gjester ombord.- Eg hugsar ein gong vi kom ombord att etter helga og fann at standardkompasset var vekk, vi var ellers heldige som oppdaga det før vi gjekk til sjøs, det var ikkje so ofte vi var opp dit og såg etter. - Seinare tok vi alltid ned kompasset når vi vart liggande der utan folk ombord, i staden la vi ei meierireklame i natthuset der ein kunne lese: "Drikk melk, helse i hver dråpe". Om nokon fylgde rådet veit eg ikkje.

Seinare vart det mykje betre. Vi fekk ofte ligge ved Meieri-kaia, og etter at Sjøgata vart ferdig var det sjeldan problem med liggeplass.

Det fine med denne turen var at eg no berre skulle vere "observatør" utan ansvar for nokon ting, berre hugse tilbake om det som hadde vore før og samanlikne med det som var no.

Neste stopp var Molde kl. 17.30. Eg hadde ikkje vore her so ofte med båt, berre to-tre gonger på verksted ved Bolsønes verft. Eg hugsar best slippformannen der, som var av den gamle

skule. Under slippsetting ropa han og skjelte ut karane sine so du kunne høyre han mesta til Vestnes. Når båten var vel på plass på slippen og alt sikra var han so blid som ei smørøskje. Likna mykje på ein ishavsskipper i tønna forresten.

Til Kristiansund kom vi kl. 22.00. Her hadde eg heller ikkje vore so ofte med båt, men fyrste turen eg var skipper på "Polarstar" tok vi restlast av agnsild her for Færingehavn og gjekk ut ved Grip.- Seinare var eg innom her nokre gonger og lasta fiskefilet, og ein gong lossa vi restlast av kvalkjøt frå Kanada like før jul.



«Polarstar» til kai i Canada. Foto frå Leif Hareide

Til Trondheim kom vi 25/9 kl.06.00. Eg vakna av at sola skein inn gjennom ventilen, strålende ver. Eg tok drosje opp til dattera mi, Solveig, i Henrik Mathiesens vei, og fekk sjå vesle Sunniva, som var berre tre viker gamal. Store ting!

Eg hadde av og til vore innom hamna her med båt. Fyrste gongen var med "Polarstar" då vi lasta for Færingehavn, seinare både med "Polarhav" og "Polar Reefer". - Med "Polarhav" låg vi her ein gong ei heil vike då vi skifta heile satellittnavigator-utstyret. Vi heldt då på med



«Polar Reefer» utanfor Brandal.

seismic-undersøking langs kysten frå Stadt til Tromsøbanken. Skulle navigere etter Loran C, men det synta seg å ikkje vere godt nok når vi kom nordpå, derfor fekk vi det siste nye i satellittutstyr.

Tidlegare var vi ein gong i dokk ved Trondhjems Mek. Verksted. Med "Polar Reefer" lasta vi filet for USA eit par gonger.

Vi gjekk frå Trondheim kl. 12.00, og på turen nordover sat eg for det meste oppe i "Lyngensalongen" rett under styrehuset og fylgde med seilassen. Hadde hug å sjå kor mykje eg hugsa av leia oppover her frå Trondheimsfjorden til Buholmråsa, det var kanskje det stykket av kysten som eg var minst kjend på, då vi som oftast hadde gått Ytre Folla og Frohavet. På Tarva hadde vi likevel vore eit par gonger i Nato-oppdrag då dei bygde Loranstasjon der i kjeda Jan Mayen - Bø i Vesterålen - Tarva.

Veret var strålende fint. - Det var mykje eg ikkje hugsa av leia, det ville nok vore betre om eg hadde fylgt med i kartet.

Rørvik var neste stopp kl. 20.30. Her hadde vi aldri stoppa, berre gått rett forbi, med dei båtane eg hadde gått med. Der var komen bru over Nærøysundet sidan eg ferdast der.

Eg mintes ein tur vi kom inn ved Halten med "Stella Strømer" og fortsette nordover i leia her. Skodda var so demletjukk at vi såg ikkje skimt

av land sjølv i trangaste Svinestien. Det varte til vi kom til Helgelandsflesa.

Eg hadde tenkt at 80-årsdagen min, 26de skulle gå heilt umerka og i all stillheit, men slik vart det ikkje, for på ettermiddag 25de kom der ein telex med gratulasjon frå folket mitt på Valderøya, og hovmesteren sjølv kom med telexen og samtidig baud han meg på middag om kvelden for skipets regning. Dermed gjekk det hol på ballongen, alle fekk vite om gamlingen som feira 80 år.

Der var ikkje so svært mange passasjerar, dei fleste var amerikanarar, og ellers var der ein flokk danske pensjonistar, eit par tyskarar og eit par sveitsarar, men ikkje so mange norske. Eg vart straks på talefot med alle saman, og då dei etter kvart fekk greie på at eg var gamal sjømann, var det ikkje ende på alt dei spurde og grov om.

Det var særleg tre ektepar frå California og eit par frå Hamar som vart verande mykje ilag om dagane, og dei var veldig interesserte i å høyre om forhold og levekår i småstadene langs kysten både i fortid og notid, og eg kunne då fortelje litt om det. - Ein mann kom og spurde meg om eg nokon gong hadde vore på Nova Scotia, og det kunne eg med godt samvit svare ja til. Han og kona var frå Mahone Bay nær Lunenburg, og det synta seg etter kvart at eg var mesta like godt kjend i det området som dei var sjølve, so det vart mykje å prate om. Det var sær sypatiske, greie folk, nett slik eg hadde lært å kjenne folket frå det området.

Vi kom til å halde mykje lag på resten av turen saman med eit par frå Hamar og eit par frå Arizona, som kom ombord i Tromsø. Han var professor i filosofi og sterkt engasjert i politikk, og vi hadde mange samtalar og diskusjonar på turen. Han skreiv ein gong seinare at han trudde at dersom vi hadde fått eit par viker til, so kunne vi ha fått løyst dei fleste av dei store verdsproblema. Eg likte meg i alle fall veldig godt i lag med disse seks folka, vi var verkeleg på "bølgelengde."

I Brønnøysund, Sandnessjøen og Nesna stoppa vi i tur og orden i løpet av natta, men eg var ikkje

opp og såg på, det var stader eg stort sett berre hadde gått forbi tidlegare.

I Ørnes stoppa vi kl.09.30. Her hadde eg vore og lasta filet eit par gonger. Eg kunne sjå at der var nokso store forandringar byggmessig frå eg var her for mange år sidan.

Avgang kl. 09.30. - Veret var strålande, og lufta so tindrande klar som den berre kan vere når det er finever om hausten. Då vi passerte Støtt og såg inn mot fjellheimen på sørsida av Saltfjorden, teikna konturane seg mot himmelen so skarpt og klart at eg knapt har sett maken. Ville formasjonar, trollansikt med kjeftar og tanngardar. Her finn ein og fjellet som Blix skriv om i "Å eg veit meg eit land": "Der eit fjell stig mot sky med si krone av snø, og i lauvklednad ny det seg speglar i sjø."

Når ein får sjå fjella og naturen slik som denne morgonen, so er det lett å skyne at lengten kunne verte stor mot landet der nord.

Til Bodø kom vi kl.12.15, og her låg vi til kl.15.00.

Astrid, brordottera mi, er gift og bur der. Mannen Odd stod på kaia og tok meg og tok meg med inn til Bodin, der dei bur, og der hadde Astrid laga til herleg smørbrødbord i høve dagen. Eg hadde ikkje vore der og sett staden der dei bur før, og so trefte det no so fint at eg fekk kome der nett på dagen min, det var veldig kjekt.

Frå Bodø hadde eg ellers mange minne frå den tida vi gjekk i fart på Jan Mayen under bygginga av Loranstasjonane der.

Fyrste turen gjorde vi i august 1958. - Vi hadde gått i blåbærfart Polen-Tyskland-Holland-England om sommaren, og hadde nett slutta sesongen, då vi fekk ordre å gå til Mosjøen/Bodø og laste for Jan Mayen. Der skulle byggast Loranstasjon der, og då dette var fyrste turen, måtte vi ha med alt som trengdes av



«Polarhav» lossar ved Jan Mayen. Foto frå Sigmund Bøe

transportmateriell og anna material. Det vart ein ualminneleg komplisert last.

Vi starta opp i Mosjøen med å ta inn element til ferdighus. Det gjekk seint, då elementa var so store at vi måtte beregne nesten på centimeteren for å få stua dei i tre-rommet. I Bodø sat gjenget frå Forsvarets Byggtjeneste og kosa seg på hotellet og ringde og masa med korte mellomrom.

Det var klart å forstå at dei trudde vi berre "lurte han av", og til slutt vart eg lei av maset og sa frå at eg hadde anna å gjere enn å springe i telefonen, og at dersom dei meinte dei hadde folk som kunne gjere dette betre so måtte dei for all del berre sende dei hit ned. - Dei fekk ellers eit heilt anna syn på saken då vi kom til Bodø og dei fekk sjå kva for eit puslespel vi hadde å finne ut av. Når alt det andre var på plass, stod det att å plassere dei tunge transport- og anleggs-maskinene på dekk.

Vi hadde to tretonnsbommar ved treluka og ein firetonns bom med svingar ved toluka. Både ein bulldozar og ein lastebil vog fem tonn, men eg visste at firetonnsbommen var dimensjonert for fem tonn, men hadde sertifikat berre for fire, fordi winsja ikkje var på meir, so med ei blokk i bukta av mantelen måtte det gå bra. So måtte alt plasserast slik at vi kunne nå det med denne bommen, og til slutt måtte vi plassere flåten som vi skulle frakte godset i land med på toppen av alt det andre, då denne sjølvsgagt måtte fyrst på vatnet. Flåten kunne laste 10-12 tonn, og vi



«Polarhav» lossar ved Jan Mayen. Foto frå Sigmund Bøe

måtte slepe den til lands med fangstbåtane. Dei hadde berre so altfor små motorar til dette bruk.

Vi lossa ved Båtvika, på sydostsida av øya, og der var ope hav rett innpå der vi låg til ankers so nær land vi berre kunne. Vi måtte bryte av arbeidet fleire gonger på grunn av veret, men fekk fullført oppdraget utan uhell.

I åra heilt fram til 1964 vart det mange turar Bodø-Jan Mayen, men der var aldri slike puslespel som den fyrste turen. Det var alltid greitt å kome til Bodø, samarbeidet var svært godt med alle autoritetar, sjølv om det ofte var trangt om kaiplass på den tid. Det var før jernbanestasjonen og kaia kom, so både hurtigruter og andre måtte legge til den ytre kaia.

Det kan visst ikkje nektast for at mange av dei Jan- Mayen reisande såg det som si hovudoppgave å få størst mogeleg kvote av "Tax Free"- varer, og det kan vel so vere at ein del av kvoten vart landa i Bodø på returen. - Men so skjedde det ein gong ved ankomst til Bodø at "dødsgjenget" stod opprada på kaia ved ankomst, og ein heil del varer vart beslaglagt til stor skuffelse for eigarane.

Ja slik gjekk det den gongen, i staden for julegodt vart det konfiskering og bot.

Vi gjekk frå Bodø i same fine veret, passerte Landego og kryssa Vestfjorden praktisk talt utan ein bevegelse i båten. Vi kom til Stamsund kl.19.00. Det vil mest alltid vere mykje drag ved kaia her, men denne gongen var det heilt roleg.

I Svolvær låg vi frå kl. 21.00 til 22.00. Gjekk so gjennom Raftsundet, og i løpet av natta var vi innom Stokmarknes, Sortland og Risøyhamn. Låg i Harstad frå kl.06.45 til 08.15. Dernest kom Finnsnes kl.11.20 til 12.30. Staden her hadde vakse og utvikla seg mykje frå den fyrste tid eg gjekk her, på den tid var der ikkje kome bru over til Senja heller, og det stod ei viss respekt av Finnsnesrenna i alle fall under nattseilas.

Til Tromsø kom vi kl.15.15 og låg der til kl.1830. Der vart arrangert ein tur til Ishavskatedralen, Nordlysobservatoriet og Polarmuseet, men ved dei to siste var det stengt, so vi kom berre inn i kyrkja. Eg hadde vore i Tromsø før både for lasting og lossing, og vi hadde brukt byen som base under seismicarbeid, men eg var aldri særleg kjend her. Eg kunne sjå at byen hadde endra seg og vakse mykje i seinare år.

Mine venner, dei tre ektepara frå California, gjekk i land her for å ta fly tilbake til Bergen og vidare heimover. Dei var strålende nøgde med turen, og det vart ein hjerteleg avskjed. Eit ektepar frå Arizona kom ombord. Dei hadde starta frå Bergen med "Prins Olav", men kona vart sjuk, so ho måtte innom sjukehuset her, og no kom dei ombord her for å fullføre turen. Vi vart svært gode venner etter kvart og heldt mykje lag på resten av turen, til gjensidig glede, vonar eg.

Då vi kom inn på hamna sørfrå, hugsa eg på ein tidleg morgon om våren vi kom same vegen med "Polar Reefer", og ei lav sol stod midt i åpninga på brua so du kunne ikkje få opp augene, det var på det siste at vi fekk sjå so mykje at vi kom oss gjennom brua, som heller ikkje har større åpning enn som sårt trengs.

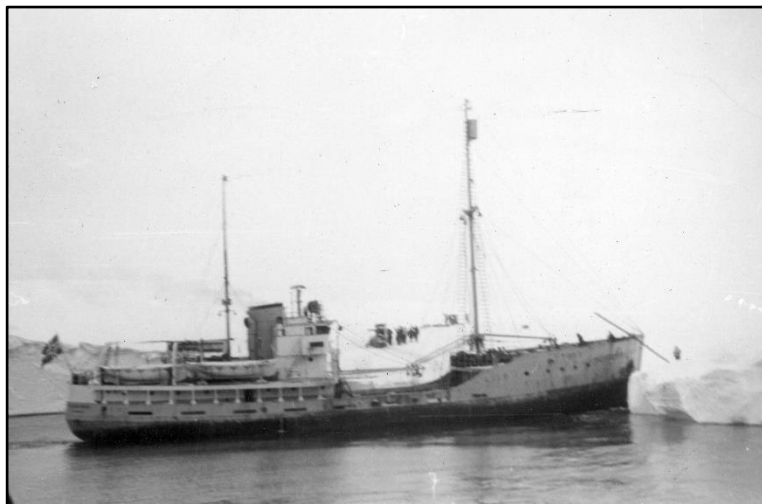
Ein annan gong kom vi sørover og var komne heilt nær brua då ei frakteskute svinga ut frå Tromsdalsida og kom mot oss gjennom brua. Som sørgåande fartøy hadde vi igrunnen venteplikt, men vi var komne so nær brua at vi ikkje kunne stoppe i den strie straumen. Vi møttest midt i bruåpninga og der var sanneleg ikkje mykje plass til overs på noka side, berre akkurat nok.

Den tid vi dreiv med selfangst ved Newfoundland hadde eg mange kolleger og kjenningar her frå Tromsø og ellers frå heile Nord-Norge. Mange av dei var eg kjend med heilt frå før krigen, og då krigen var over møttest vi på nytt på fangstfeltet ved Newfoundland. Det var heller sjeldan at vi møttes ansikt til ansikt, men so møttes vi desto meir til prat på radio. Stemmene var like velkjente som Richard Herrmann i London, og mange var ikkje stort ringare kåsørar enn han. - Mangt eit gullkorn og mangt eit visdomsord gjekk dessverre tapt for ettertida her.

Dei beste og mest finurlege kåseria vart nok haldne i 1964, då alle skutene låg fast i isen på Notre Dame Bay mesta heile fangstsesongen, og dertil kom der ein norsk lastebåt som skulle inn til Bootwood, som vart liggande og vente saman med isbrytaren ved iskanten rett utanfor der vi låg fast. Dei hadde kvinneleg telegrafist som gjerne tok del i eit underhaldningsprogram. Jaja, vi låg blegg fast der i over to månader, so vi trengde å muntre oss litt.

Av Tromsøfolk var det Jakobsen navnet som dominerte, med Guttorm fyrst og fremst, han var skipper og reiar for "Norsel". Han var på feltet i 1940, og vart som alle vi andre ute heile krigen, men straks krigen var over møttes vi der på ny. Det var forresten rart at i all praten som gjekk over radio, so trur eg aldri eg hørde krigstida nemnt.

Eg hadde ikkje høyrte frå Guttorm dei siste åra, men då eg no spurde etter han i Tromsø, fekk eg vite at han var død for ikkje so lenge sidan. Han måtte vel vere godt over 90 år, vil eg tru. - Andre



«Polarsirkel» i sydisen 1957. Foto frå Arne Moldskred

Jakobsennamn var Tor, bror til Guttorm, og Jon, som var skipper og reiar av "Harmoni", og Kyrre som og var på "Harmoni". - Jon var eg særleg godt kjend med då vi var i lag på ekspedisjon til Antarktis i 1957, eg med "Polarhav", han med "Polarsirkel".

Både Jon og Kyrre fall frå i forholdsvis ung alder. - Av dei mest markante av dei gamle ishavsskipperane var Ingvald Johansen på "Selis" og Ludolf Schelderup på "Quest". Johansen vart av kjenningar populært kalla "Snusen", utnamnet hadde han fått fordi han var ein svær forbrukar av snus, og det vart slett ikkje brukt i nedsettande betydning, snarare tvert imot. –

I 1940 vart "Selis" chartra av den engelske marine til vaktteneste ved Bermuda, og det var visst litt av eit slaraffenliv. Dei vart ikkje so svært lenge der, truleg vart pumpelukta for mykje for marinefolka frå HMS Navy. Dei kom tilbake til Halifax, og då "Snusen" ein gong fortalde om Bermudaeventyret, avslutta han med å seie: "Om æ hadde valet mellom Paradis og Bermuda, so trur æ mest æ velte Bermuda"!

No vart "Selis" chartra av den norske marine. Dei gjekk over til England og vart utrusta for ein ekspedisjon til Svalbard med norske og engelske styrkar for å ta over øya. I isbaksen vart dei bomba av tyske fly. Skuta vart senka, og



«Quest». Foto frå Roy Myrseth

Johansen var ein av dei som vart såra, men ikkje verre enn at han vart full mann att og var attende på fangstfeltet då krigen var over.

Schelderup og "Quest" var kjende namn før krigen, då dei utanom selfangsten var på ymse arktiske ekspedisjonar. Dansken Peter Tutein var med på ein slik ekspedisjon, og etterpå skreiv han bok, og der skreiv han noko om Scjelderup som gjorde han so rasande at han var på veg til København for å skyte Tutein, etter det han sjølv fortalde, men heldigvis roa han seg ned før han kom so langt, sa han.

Ja no kom eg langt vekk frå Tromsø ei stund, men eg må nok dra vidare på pilgrimsferda.

Neste stopp var Skjervøy kl.22.15 - 23.00, og i løpet av natta var vi innom Øksfjord og Hammerfest utan at eg var opp og såg på. Det er slik laga at dei fleste hamnene som ein kjem til om natta på nord, kjem ein til på dagtid på sør.

Stopp 10.30 - 11.00 i Havøysund. Her hadde eg vore og lasta eit par gonger. Her var svært lite forandring å sjå bortsett frå at der no var kome bru over sundet, ei stor forandring for dei som bur her sjølvsagt. - Veret var det same fine som før.

Honningsvåg frå 13.00 til 17.30. - Der vart arrangert utflykt til Nordkapp, men eg var ikkje med då eg hadde sett anlegget der før. I 1968

var eg her på 17. mai. Vi låg inne i Kobbholet og lasta, og då vi spaserte utover til sentrum på ettermiddag, var der brøytekanter på 3 meter og det sette inn med demletjukk snøkave, so det var lite triveleg.

I Kjøllefjord stoppa vi frå 19.40 til 20.00. Eg hadde vore her og lasta eit par gonger i si tid. Her var ingen store forandringar å sjå, men det såg likevel ut til å vere ein stad i utvikling.

Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord og Vardø var eg ikkje opp og såg på. - I Vadsø låg vi frå 09.30 til 10.00. Her hadde eg aldri vore før, men det såg ut til å vere ein stad i utvikling med ymse industriverksemdar som eg ikkje veit kva var.

So kom det som på eit vis var eit av hovudmåla for turen min, nemleg Kirkenes. - Eg kom hit midt i mai 1945 med s/s "Roald Amundsen" direkte frå Liverpool. Då låg byen totalt i grus, berre murar og skorsteinar stod att. - Folket hadde hatt ei hard tid. Dei hadde gøymt seg i gruvegangane i Bjørnevatn Gruver og heldt seg der heilt til russarane marsjerte inn og tok over restane av byen.

Alt var no under russisk militærstyre og ingen var vel so heilt visse om at det ville verte norsk att. Der var eit slags wild west-tilhøve utan normalt styringsverk og myndigheiter. - Der låg store haugar med tysk ammunisjon langs vegar og kaier utan noko slag vakthald. Alt var liksom ute av kontroll. Der var likevel ei mindre avdeling norske politisoldatar som var komne hit frå Sverige. Korleis samarbeidet mellom dei og dei russiske okkupantane gjekk, høyrde vi ikkje noko om, dei måtte truleg gå stilt i dørene. Der var dessutan to norske minesveiparar som var stasjonert der. - Post og telefon var framleis ute av funksjon, slik at vi ikkje kunne sende ein beskjed heim om at vi var i live etter alle åra i utlegd.

No var det spennande å sjå korleis det såg ut 50 år seinare. Vi låg der berre to timar, og då hurtigrutekaia no låg eit godt stykke frå sentrum av byen, so vart det ikkje so mykje tid å sjå seg

rundt. Eg fekk no likevel sjå at det hadde vorte ein triveleg liten by bygd på ruinane, det var berre so leitt å høyre at no skulle gruvedrifta nedleggast for godt, og dagen etter at vi gjekk derifrå fyrte dei siste salven i gruvene, so livsgrunnlaget for byen med eitt var borte. Der er vel gode løfte om nye verksemdar som skal kome, men det er berre so sjeldan at det verkar med slikt kunstig åndedrett.

Vi låg der nær ein måned i 1945 men det var lite eg var i land då vi låg til ankers på fjorden det meste av tida. Derimot farta vi mykje rundt på fjorden i motorlivbåten, og det var ikkje fritt for at vi rota oss bort i eventyr nokre gonger. Verst var det nok då dei skaut på oss frå ein russisk vaktpost, då vi nærma oss eit utbrent vrak som låg på eit skjer inne i fjorden. Særleg bra var det heller ikkje då vi skulle prøve med dynamittfiske med dynamitt og ein gamal tysk handgranat som utløysar, ein skulle ikkje tru det var vaksne folk som gav seg ut på slik tullferd. Handgranatar låg der i dungevis i fjøra like ved kaia der vi lossa og nokre gutar i konformantaldren synta oss kva som var 3 sekunds, 5 sekunds osv., det såg ut til at dei hadde god greie på dette.

Vi gjekk frå Kirkenes kl.13.45 og stoppa i Vardø frå kl.17.00 til 18.00. - Eg kunne ikkje sjå so store forandringar her i Vardø, men ei stor forandring var der nok likevel med det at byen hadde fått fastlandssamband gjennom tunnelen under Busøysundet, noko som sikkert verka gunstig både for næringslivet og for trivselen i byen.

Eg hadde vore her og lasta filet for USA, og ein gong fekk vi eit heilt lite mysterium med noko av lasten. Det var som vanleg pappkartongar på 20-30-kg, men der kom ombord eit lite prøveparti som var stua og stroppa på tre pallar. Pallane vart stua midt inne i lasten i torommet og forsvarleg innestua med kartongar. Vi fekk svært dårleg ver i Atlanteren og lang overfart. Då vi lossa i New Bedford fann vi ikkje att pallane med prøvelast, men etter kvart kom pallane til syne heilt ut i borde på styrbord der

dei hadde knust garneringa i skutesida, men kartongane som hadde vore stroppa på var fint blanda med den andre lasten, og der var merkeleg nok ingen skade på kartongar i det heile teke. Forstå det den som kan, eg kan det ikkje. - Dette var med "Polar Reefer", som var ein prima sjøbåt og svært roleg i sjøen.

Eg hadde dette i friskt minne då vi ein gong seinare lasta gruvesprengstoff i Seattle for New Zealand og Australia, og det synta seg at lasten kom stroppa på pallar. Eg kan trygt seie at eg likte det svært dårleg, noko av lasten var endåtil svartkrut i runde dunkar. Eg veit eg vart svært lite populær mellom sjauarane fordi eg hang over dei heile tida og såg til at det vart stua og stempla so godt som muleg, men eg var klar over at i verkeleg dårleg ver ville det ikkje vere godt nok likevel, eg visste og at Stillehavet ikkje alltid er stilt, men denne turen var det i godlune heldigvis.

Neste stopp var Båtsfjord frå 20.45 til 21.15. Både her og i Berlevåg hadde eg vore og lasta før i tida. I Berlevåg var der ikkje kai på den tid, so vi måtte ligge til ankers og ta lasten frå lekterar eller båtar. Heller ikkje hurtigruta kunne gå til kai på den tid. Det var ingen god stad å vere når nordosten stod på.

Mehavn, Kjøllefjord og Honningsvåg sov eg over. Det var litt meir vind no, ein landvind som stod ut fjordgapa men som ellers var ganske flau.

I Havøysund bles det temmeleg friskt, ein lokal vind som stod rett nord gjennom sundet med sterk kulings styrke, og eg var spent på korleis det ville vere å manøvrere til kai i denne vinden, men slik vindretninga var gjekk det utan problem.

Eg var svært interessert i å sjå korleis desse nye båtane med sitt moderne manøvreutstyr ville klare å manøvrere i trange hamner når det var dårleg ver, men det fekk eg ikkje sjå noko av på denne turen, då det var berre finaste finever.

Eg veit at dei gamle hurtigrutene hadde mangt eit vanskeleg kaitillegg i hamnene i Lofoten og Finnmarka når det var storm og uver, men dei var so godt kjende med tilhøva at dei klarte det utruleg godt. Eg hadde sjølv mange minne om hamneanløp og kaitillegg som var på grensa av det som var mogeleg og forsvarleg. Når eg no tenkte attende, so var det nok under hamneanløp dei mest nerveslitande situasjonar hadde kome på, då særleg i dårleg ver i trange hamner, som det ofte kunne vere her i Nord-Norge.

I større og meir trafikkerte hamner var det greitt nok, her fekk ein hamnelos som var kjend med tilhøva og visste kvar ein skulle legge til, so ein slapp å bryte hovudet med det.

Verre var det når ein skulle inn til små og ukjende stader som knapt synte i kartet, so ein måtte føle seg fram og leite seg fram til dit ein skulle. Var det dertil dårleg ver, so var det nok med alle sansar i heilspenn ein gjekk inn.

Med "Polarhav" gjekk vi nokre haustsesongar i frysefart på Nord-Island, og der fekk vi prøve litt av kvart i so måte. Verst ute var vi ein gong i Husavik, som ellers ikkje var av dei verste stadene vi gjekk til. - Vi kom dit tidleg ein morgon og skulle laste kjøt. Det bles ein god kuling, og då eg var heilt ukjend der, visste eg ikkje om tilhøva var slik at vi kunne ligge ved moloen der.

Eg venta derfor til dagslys og tok radiokontakt med lastavskiparen, som sa at der var fint å ligge på innsida av moloen. Vi gjekk so inn og fortøyde og der var bra å ligge bortsett frå at der var nokså mykje drag. Før vi tok til i denne farten hadde vi rusta oss med ekstra gode fortøyningar. Både forut og akter hadde vi svære nylonsabbar på 5-6 famner som vi sjakla vaierane til, og dei var utruleg elastiske og sterke. - Vi skulle ta til med lastinga med same, men av ein eller annan grunn som vi ikkje fekk greie på so drog det ut og drog ut utan at vi kom i gang. Eg gjekk som på glør, vind og sjø auka på fort vekk, og draget ved kaia vart verre og verre, vi burde sjå å kome oss ut medan det var



Skipper Sigmund Bøe på «Polarhav» 1963. Foto frå Sigmund Bøe

mogeleg. Til slutt sa eg frå at no kunne vi ikkje vente lenger, vi ville gå ut, men då endeleg vart det fart i sakene, og lastinga tok til og gjekk som ein røyk. Men det var nok i seinaste laget. Skuta rende fram og tilbake 10-12 meter langs kaia og sang opp i nylonsabbane so dei strekte seg so tynne som garnskot, rauk dei, ville sjaklane vere som kanonkuler og slå sund alt som kom i vegen. Då vi omsider var ferdiglasta, var tilhøva slik at eg var sterkt i tvil om vi kunne kome oss ut, men på same tid so kunne vi ikkje ligge der heller.

Det bles storm som stod av moloen godt akter om tvers av skuta. Der var omlag ei skutelengd frå moloen inn til grunna, der ei rad med små fiskebåtar låg for utfar, altfor lite plass til å svinge rundt på, so vi måtte gå akterover langs moloen ei og ei halv skutelengd, vidare nitti grader sving ut mologapet, framleis på akterover, då der ikkje var plass til å snu rundt. Aller verst var det likevel å få la gå fortøyningane. Karane stod klar for og akter med streng ordre om so vidt mogeleg å stå ut av retninga for sjaklane om noko skulle ryke. Alt måtte vere spenn klart slik at dei kunne la gå alt samtidig når eg skreik: La gå! Eg stod på bruvingen, spent som ein felekvint, og venta på rette øyeblikk i eit lite løye.

So skreik eg: La gå!, og denne gongen gjekk alt som det skulle, ingen ting svikta. Eg ga full fart akterover, retta opp eit par gonger for å halde klar av moloen, og so ut mologapet, alt gjekk som eg hadde vona. Utanfor braut det kvitt innover grunna, men eg visste at her var vatn nok, so det fekk berre stå til. Det var som ei bør fall av då vi kom so langt ut at eg kunne svinge opp mot vinden og gå mot djupt vatn.

Eg hadde nok vore litt usikker på om dette ville gå vel, men no fekk vi då olbogerom, sjølv om vind og sjø var noko iltre. "Den kursen var alltid den rette som vekk ifrå grunnane bar", som det står i visa om "Gensar`n hans Johansen".

Vi var innom dei fleste stader langs nordkysten og vestkysten og det kunne ofte vere spennande om der var vatn nok og plass nok. Kart over hamnene var det helst dårleg stell med, men ein gong skulle vi innom Vatneyri på Nordvestlandet, og her hadde vi eit godt kart over hamna. Det var enda eit British Admiralty Chart, som vi alltid rekna som det beste ein kunne få.

Vi kom dit om kvelden i mørkret, og sjølv om det såg svært greitt ut so bestemte eg meg for å vente til morgonen, so vi slepte anker utfor hamneinnløpet. Om morgonen kom ein kjentmann ombord for å syne oss kvar vi skulle laste. Då vi kom i innløpet, ville eg ikkje tru mine egne auger. Det fine hamnebassenget som kartet synte låg mesta heilt tørt. Det hadde aldri vorte utmudra og eksisterte berre på papiret. Korleis det hadde kome ut som admiralitetskart kan ein berre undre seg på. Eg var i alle fall glad for at eg ikkje gjekk inn om natta.

Nokre år seinare gjekk vi i frysefart med "Polar Reefer" mellom Newfoundland/Labrador og USA. Vi var innom allverdens småplassar rundt Newfoundland og Labrador, og der var mange spennande opplevingar når ein følte seg fram til lasteplassen, som gjerne var berekna til mykje mindre båtar.

Ein gong fekk vi beskjed om å gå til ein stad som eg slett ikkje kunne finne i kartet. Eg ringde

agenten i Halifax og bad om nærare opplysningar. Då fekk eg det rådet at eg skulle kjøpe meg eit bilkart, for der stod alle namn. Rådet var godt for sovidt, men det gav lite rettleiing om seilas og hamnetilhøve, det fekk ein finne ut som best ein kunne.

Jau, når eg tenkte attende, so hugsa eg utruleg mange spennande opplevingar frå den tida vi gjekk i fart på slike småstader.

No gjorde eg visst ein lang avstikkar frå kurslinja, får sjå å kome meg inn på rette linja att og fortsette pilgrimsferda.

Fineveret varte ved, eitpar lette regnbyger var alt vi hadde på heile turen. - I tur og orden var vi no innom Hammerfest, Øksfjord, Skjervøy og Tromsø, der vi kom litt før midnatt 30/9. I Finnsnes var vi midt på natt og i Harstad kl. 08.00 den 1/10.

Turen vidare gjennom Risøyrenna til Risøyhamn og vidare til Sortland, og Stokmarknes var svært interessant med alle dei store fine bruene som var komne der i seinare år. Melbu, som før var hurtigruteanløp, er no sløyfa, då dei har fått veg og bru i staden.

- Eg hugsa ein gong med "Polarhav" kor vi vart kjeppjaga frå hurtigrutekaia der av ein nesten hysterisk kaimann som venta hurtigruta om ein halv time, vi måtte gå over til sildoljefabrikken for å gjere ferdig tollklareringa som vi var igang med.

Kapteinen baud meg å vere på brua gjennom Raftsundet, det var svært interessant, særleg då dei her kunne bruke fullt ut det elektroniske kartet. I svartestilla var vi og inn i Trollfjorden, til stor glede og undring for turistane, og enda meir i undring var dei då eg fortalde dei om slaget i Trollfjorden, slik Johan Bojer har beretta det.

Svolvær og Stamsund var vi innom på kvelden, og i Bodø midt på natt. Vestfjorden var so smul at ein berre sovidt kjende at skuta lea på seg. - I tur og orden og framleis i strålande fint ver var

vi innom Ørnes, Nesna, Sandnessjøen, Brønnøysund og Rørvik, og kl. 06.30 den 3/10 kom vi til Trondheim.

Her gjekk eg i land for å stoppe med Solveig nokre dagar. Vesle Sunniva var på dagen ein månad gamal og frisk og kjekk. Storebror Yngve var nokre dagar over 2 år og ein livleg krabat som det var sværande gildt å bli betre kjend med.

Heimturen gjorde eg med buss på Mørelinja. Fineveret heldt ved til vi kom på Moldefjorden, der møtte vi sydvestkuling og pøsregn, som heldt på jamnt til eg kom heim om kvelden den 7/10.

Det hadde vore ein eventyrtur som eg knapt nokon gong har hatt maken til. Triveleg båt med godt stell, grei betjening og kjekke medpassasjerar, og på toppen av alt eit finever som ein nok skal få leite lenge etter på denne årstid. - Kva meir kan ein ynskje?



Ny og spanande sesong er i gang på Ishavsmuseet.

2024 vart avslutta med eit av dei høgaste besøkstala museet har hatt.

15. mars er museet dagleg ope igjen etter nokre månadar med vinterstenging, der vi har hatt ope berre til grupper etter avtale. Men også i denne perioden har det vore bra aktivitet med utleige og den stadig like populære torsdagen med potetball i kafeen. Ein viktig møteplass for mange.

Gjennom haust og vinter har det vore stor byggeaktivitet i museets fjerde etasje der ei ny stor utstilling opnar til sesongstart i mars. Det er

laga meir plass til formidling av historia om norsk selfangst her, med hovudfokus på firma GC Rieber si historie og viktige rolle i selfangsten. GC Rieber har gjennom heile 1900-talet vore den største aktøren innan norsk selfangst både som reiar, medreiar, oppkjøpar, foredlar og sal. Ikkje minst var det GC Rieber som tok støyten for heile næringa då protestane mot norsk selfangst var på det sterkaste gjennom 1970- og 80 åra, og vidare utetter ei tid på 1990-talet. Rieber mottok 250.000 protestkort og måtte i periodar leve med politieskorte. Rieber var også særskild dyktige til å omstille seg og satse på nye områder og fartøystypar då selfangsten gjekk mot slutten. Heile denne historia kan du no utforske i Ishavsmuseet. Vi er svært stolte over, og set stor pris på, at GC Rieber med Christian i spissen valde å kome til Ishavsmuseet med denne samlinga.

Samstundes med utstillingsopninga er det også boklansering av boka «Fangst Forlis Forbod». Ei boka forfatta av Johannes Bjarne Alme om norsk selfangst si historie og GC Rieber si rolle i denne. Ei omfattande bok om gode tider og nedturar i selfangsten.

Både utstillinga og boka er i all hovudsak finansiert av GC Rieber Fondene. Stor takk!

2025 ser også ut til å verta ein god sesong for Ishavsmuseet. Ikkje minst har M/S Polarstar blitt viktig for oss med å bringe turistar til museet. Kongstanken med at Polarstar skulle verte ei forlenga arm til museet med historieformidling har fungert flott så langt. I 2024 frakta skuta over 500 passasjerar frå cruiseskipa i Ålesund til Ishavsmuseet, i tillegg til andre turar i fjordane på Sunnmøre. Dette er sjølv sagt viktig for å makte å ta hand om skuta, men det tilfører også Ishavsmuseet mange besøkande som elles ikkje hadde funne vegen til Brandal. Bookingane for 2025 viser så langt meir enn ei dobling i forhold til i fjor, og det er bestilt over 40 turar frå cruiseskipa i år. Det vert også tur til Geiranger, kanskje den siste med dei nye miljøkrava som vil kome i verdsarvfjorden. Skuta vil også i år besøke fuglefjellet på Runde.

Ein tur som har vore utseld kvart år. For å følgje med på turane og bestille billett til desse, sjå www.polarstar.no.

Det er mange å takke for at drifta av Polarstar har gått fint dei to åra Ishavsmuseet har hatt hand om skuta. Ikkje minst eit fantastisk frivillig mannskap om bord. Om du kan tenke deg å stille som mannskap, og har gyldig sikkerheitskurs, må du gjerne ta kontakt, Polarstar-familien ønskjer seg fleire medlemar.

Vi ønskjer også å rette ei stor takk til Franzefoss Gjenvinning på Hareid for godt samarbeid og støtte, samt Aasen Bildemontering i Brandal for lån av kai rett ved museet, med hyggelege leiarar som alltid stiller opp å hjelper med både truckar og anna vi stadig har behov for.

NATT PÅ MUSEET

Fredag 31. januar og laurdag 1. februar var det tid for «natt på museet» for born 10-12 år.

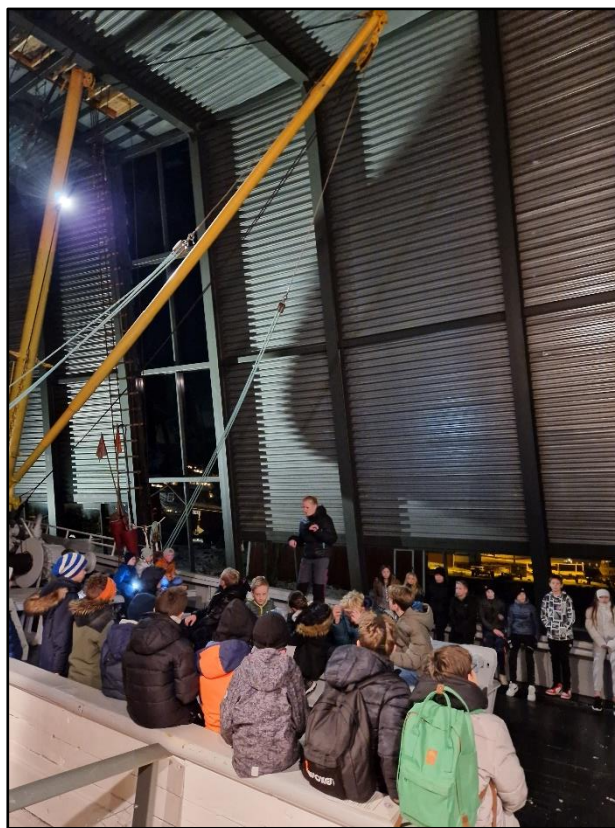
Arrangementet vart utselt i år også. Mykje kjekke ungar var innom museet for å lære litt om den polare historia vår.

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

I år vart dei delt inn i fire grupper. To av gruppene var på omvising med Elisabeth Nettet og Beathe Holstad, medan dei to andre gruppene såg filmen om alle ekspedisjonane til Ragnar Thorseth. Etter endt omvising og film, vart gruppene bytta.

Når alle gruppene hadde fått omvising og sett film var det tid for å gå bort på ishavsskuta Aarvak i det andre bygget. Beathe informerte litt om skuta før ungane vart delte inn i lag.

No var det tid for quiz. I tillegg til quiz var Sindre Moltu Riisøen om bord i skuta for å lære



Med 40 born på dekk orienterer museumspedagog Beathe Holstad om Aarvak si historie.

vekk ein knute, i år var det pålestikk. Grethe Petersen sto klar med kastelina, så dei fekk prøve seg på å kaste den. Klarte dei begge deler vart det bonuspoeng på quizen til slutt.

Når tida til quizen var oppbrukt, var det tid for «ishavspizza» og brus. Medan ungane spiste vart quizane retta. Det var mange av gruppene som hadde bra med poeng på quizen i år. Veldig kjekt. Victoria Malen Bratli delte ut premiar til vinnarlaget på slutten.

Neste «natt på museet» blir i februar 2026.

Returadresse:
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28
6062 Brandal

Porto Betalt P.P

Avtale 617108/7

Franzefoss

FRANZEFOSS GJENVINNING AS



Avfallshandtering – Totale løsninger

- Containerar
- 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