



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 2– 2025 27. årgang kr. 90,-

Våre ishavsviser:

Sangen til Signalthorn

Tone: Anne-Madam

Signalthorn er stolteste skute på jord

Kor: å – å stoltest på jord

For det sier alle som er her om bord

Kor: å – som er her om bord.

Signalthorn den ruller i øst og i vest

Kor: å – å i øst og i vest

Men skuter som ruller de er alltid best

Kor: å – de er alltid best.

I storm og i stille den når alltid frem

Kor: å – å den når alltid frem

I ishavets øde der er hennes hjem

Kor: å – der er hennes hjem.

Det finns ikke is som kan stoppe den opp

Kor: å – å stoppe den opp

Det arbeides hardt fra maskin og til topp

Kor: å – maskin og til topp

Og gutta på «hornet» kan alle å flå

Kor: å – å alle å flå

Og dyra de tar de er slett ikkje få

Kor: å – er slett ikke få

Når skuta er fullastet kurser vi hjem

Kor: å – å kurser vi hjem

Til kone og barn eller kanskje en venn

Kor: å – å kanskje en venn

Men etterpå skal vi ha sjørøverfest

Kor: å – å sjørøverfest

Og atter så setter vi kursen mot vest

Kor: å – kursen mot vest

(Vesterisen 1956, Birger Brandal)



Birger Brandal med sekstanten

Dynamitten

Det er mange historier som går om skuter som låg fast i Kvitsjøen.

Mannskapet fann ofte på ting for å få det litt moro. Det gjekk ofte sport i å lure kameratane sine. På ei av skutene hadde dei i lang tid ein stor skøyar av ein maskinist.



Det var utruleg kor flink han var til å lure kameratane sine. Men det var uskuldig moro, han lurte ikkje dei som tok seg nær av det. Ein gong låg skuta fast i Kvitsjøen, dei måtte bruke dynamitt for å få skuta laus.

Maskinisten tok papiret av ei ”dynamittpatron”, og fekk tak i ei kokt potet. Denne poteta knødde han til, og laga ei ”ladning” som passa i papiret. Ein luntestubb vart så stukken i denne blandinga. Så gjekk turen til byssa der stuerten heldt på med middagen.

Maskinisten la seg over halvdøra og lurte på om stuerten hadde fyrstikker. Jau, stuerten hadde då det, og maskinisten fekk tent lunta som var usedvanleg kort.

Då maskinisten hadde fått fyr, var han ”uheldig”, han miste ladningen ned på byssedørken. Ladningen låg der, og lunta freste og brann. Stuerten miste heilt fatninga. Han nærmast hoppa over halvdøra og sprang på isen. Der sto han bak ein is-knultr og venta på den store smellen. Maskinisten og resten av mannskapet hadde det moro i fleire dagar. Dei kunne ikkje forstå korleis stuerten greidde å kome seg over halvdøra så kvikt. Han var litt opp i åra og heller tjukkfallen. Sjølv unge gutar på 17 – 18 år hadde vanskar med å kome over den halvdøra i ein fart.

**

Ny maskin

Skipper Hau-Johan på «Aarvak» var arg på reiaren fordi farta på «Aarvak» var for lita, dei andre skutene kom fortare fram og tok fangsten for nasa på han. Men no var han lovde ny maskin, sa han, «og då ska’ dei ikkje lenger seie: «Sjå, der kjem han Johan! – men dei ska’ seie: «Sjå, der for han Johan!»

Innhald

Dornier-flybåtane	side 4
Blomen sitt forlis	side 15
Svalbard overdragelsen 1925	side 35
Nytt frå Ishavsmuseet	side 42
Vinter i Myggbukta	side 47

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

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

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

www.ishavsmuseet.no

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Havsel» vesterisen 2023.
Foto Simen Five

ISSN 1891-9480

N25: Om Roald Amundsen, Wolfgang von Gronau og Dornier-flybåtane. – Og litt til.

Av Magnus Sefland

Nokre forklaringar:

Høgvenga / lågvenga fly:

Høgvenga fly har venger feste i høgd med taket i passasjerkabin / lasterom. Lågvenga fly har venger på nivå med golvet i passasjerkabin. Dei fleste passasjerfly er lågvenga. Men nokre mindre passasjerfly er høgvenga. Aktuelle døme er Widerøe sine fly som trafikkerar kortbaneflyplassane.

Flybåt:

Fly der flyskroget flyt direkte på vatnet. Dette i motsetning til sjøfly (pontongfly) med flottørar under flyskroget. Derfor er flybåtar normalt høgvenga og har ofte, men ikkje alltid, stabiliserande flottørar under vengane. Flybåtane hadde si glanstid før andre verdskrig, i tida med færre flyplassar enn i seinare tid.

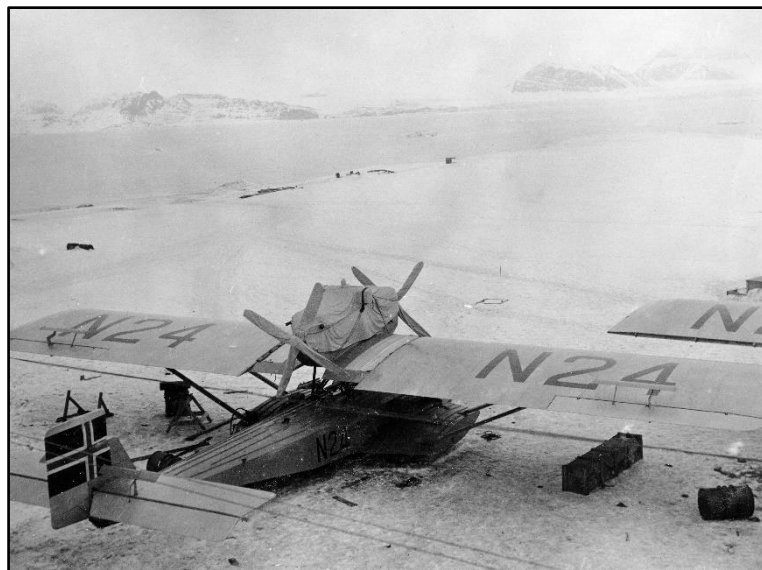
Det norske forsvaret har hatt flybåtar som oppklarings- og ambulansfly og liknande: Catalina og Albatross. Desse er flybåtar, men har også landingshjul som kunne slåast ned, slik at dei også kan lande på flyplassar. Derfor blir dei omtalte som amfibiefly.

Catalinafly kom i produksjon midt på 1930-talet og vart brukte til overvaking og transportoppdrag – i Norge til om lag 1960. Under andre verdskrig også i ubåtjakt.

Catalina vart brukt til å droppe post på Svalbard, Hopen og Bjørnøya før Longyearbyen fekk flyplass i 1975. I 1954 var ein Catalina ute på slikt oppdrag då den styrta på Bjørnøya. Av dei ni om bord omkom åtte.

I seinare tid har ulike amfibiefly i ombygd tilstand blitt brukte i sløkking av skogbrannar.

Flybåtane fyller vasstankane i buken av flyskroget medan dei streifar vassflata i marsjfart. Deretter tømmer dei vasstankane over brannområda.



*N24 og N25 under montering i Ny-Ålesund.
Foto Hans Hjelle.*

N24, N25 og Latham – alle knytte til Roald Amundsen:

Alle var høgvenga flybåtar.

Latham var flybåten som forulykka i 1928, truleg ein stad i områda ved Bjørnøya. Flybåten var ein to-motors dobbeldekkar: bereflater (vengar) i to 'etasjar' over kvarandre. Den vart bygd av Societe Latham & Cie for den franske marinen. Foretaket vart etablert i 1916 i ein mindre by ved Seinen, mellom Le Havre og Rouen.

Ved forsvinninga i 1928 omkom Roald Amundsen, flygar Leif Dietrichson og fire franskmenn.

Dornier Flugzeugwerke:

Flyfabrikken vart etablert av Claude Dornier i Friedrichshafen ved Bodensjøen, heilt sør i Tyskland, i 1914. I mellomkrigstida vart fabrikken særleg kjend for sine store flybåtar. Somme av Dornier sine største flybåtar var for si tid imponerande, men viste seg heller lite eigna i praktisk bruk.



N24 og N25 før avgang fra Ny-Ålesund. Foto Hans Hjelle.

Roald Amundsen sine flybåtar N24 og N25 vart konstruerte av Dornier Flugzeugwerke i Friedrichshafen. Men dei vart bygde ved ein flyfabrikk i Pisa i Italia. Dette for å omgå restriksjonar i blant anna flyproduksjon som Tyskland var pålagt i Versailles-traktaten etter første verdskrig. Dette kan truleg forklare kvifor begge flybåtane vart utstyrte med britiske Rolls-Royce-motorar. Kvar av flybåtane med to motorar monterte i tandem på flyvengane. Motorytinga for kvart av flya var 710 hk. Oppgitt marsjfart på 157 km/t.

Under andre verdskrig vart verksemda ved Dornier-fabrikken omstilt til krigsproduksjon. Frå 1954 var produksjonen tilbake til sivile fly. Frå 1985 kom fabrikken inn under skiftande eigarar, blant andre bilprodusenten Daimler-Benz.

Roald Amundsen sin freistnad i 1925 på å nå Nordpolen med flybåtane N24 og N25:

Amundsen valde to flybåtar av Dornier sitt fabrikkat: Dornier-Wal, med registreringsmerka N24 og N25. Amerikanaren Lincoln Ellsworth assisterte Amundsen på avgjerande måte i finansiering av ekspedisjonen – mot sjølv å få vere med på ekspedisjonen.

Dei to flybåtane vart frakta til Ny-Ålesund med lastebåten MS *Hobby* av Tromsø og klargjorde i Ny-Ålesund. Dei tok av på sjøisen i Kongsfjorden i retning nord, rett mot Nordpolen. Flybåtane var så tungt lasta at det var lettare å kome i lufta frå sjøisen enn frå open sjø.



Hjalmar Riiser-Larsen, Roald Amundsen og Karl Feucht før avgang. Foto Hans Hjelle

I posisjon 87.43 nord landa dei to flybåtane i kvar si råk – eit godt stykke frå kvarandre. Dette for å sjekke posisjonen. Der viste det seg at N24 var skadd i flybåtskroget og tok inn sjø. Flybåten hadde fått skade på skroget ved takeoff frå sjøisen i Ny-Ålesund. N24 måtte etterlatast i isen der den hadde landa.



Frå arbeidet med å lage startbane for N25 i isen. Foto frå Hans Hjelle

Med isskruing klappa råkene saman. Dei to flymannskapa arbeidde nærare fire veker – på minimale matrasjonar – med å planere ei startbane for N25 på eit isflak. Det tok tid å frakte mat, drivstoff og utstyr frå N24 til N25. Tida det tok gjorde at i Ny-Ålesund vart ekspedisjonen frykta forulykka.

Dei to flymannskapa greidde å lage startbane på isen. Alt som dei kunne greie seg utan, vart lagt igjen på isen. Med liten margin greidde flygar Hjalmar Riiser-Larsen å få N25 med alle seks om bord i lufta igjen – og nådde akkurat tilbake til Nordaustlandet. Der vart dei plukka opp av fangstskuta *Sjøliv* av Balsfjord i nærleiken av Brennevinsfjorden. Der vart N25 oppankra og etterlate, og alle dei seks frå ekspedisjonen vart tatt med til Ny-Ålesund.

Blant dei som jubla over å sjå *Sjøliv* og ekspedisjonsfolka vel tilbake i Ny-Ålesund, skal også ha vore 'Skjervakongen' frå Ålesund, Michael Knutsen, som på den tid var sentral i leiinga av Kings Bay Kul Comp. AS. Han oppheldt seg i gruveselskapet sin direktørbustad i Ny-Ålesund. Han hadde Amundsen og folka hans som losjerande medan dei gjorde klart til flyturen.

Kort tid seinare var flygaren Hjalmar Riiser-Larsen tilbake og flaug flyet til Ny- Ålesund.



Sjøliv av Balsfjord. Foto Hans Hjelle

Frå Ny-Ålesund vart flyet og begge mannskapa frakta til Horten av kolbåten *Albr. W. Selmer*.

Dei seks i begge flymannskapa var: flygar Hjalmar Riiser-Larsen, navigatør Roald Amundsen, mekanikar Karl Feucht (frå Dornier-fabrikken) frå N25.

Flygar Leif Dietrichson, navigatør Lincoln Ellsworth, og mekanikar Oskar Omdal frå N24. Frå Horten flaug N25 til Oslo med alle dei seks frå ekspedisjonen om bord. Til feiring og jubel i hovudstaden.

N25 i tida etter Amundsen sin ekspedisjon:

I 1925 vart N25 vurdert kjøpt av den australske polarforskar og flygar Hubert Wilkens. Dette kjøpet vart det ikkje noko av, og N25 vart liggande oppankra ei tid i Bunnefjorden, ikkje så langt unna Amundsen sin heim på Svartskog. I 1927 vart flyet brukt på ein prøvetur med tanke på å opprette ei sjøflyrute på strekinga Oslo, Kristiansand, Amsterdam, Harwich. Dette kom



N 25 tilbake i Ny-Ålesund med pilot Hjalmar Riiser-Larsen. Foto Hans Hjelle

det – så langt vi veit – heller ikkje noko varig ut av.

I 1928 vart flyet selt til Frank T. Courtney frå Storbritannia, og fekk registreringsbokstavane G-EBQO. Courtney gjorde ein freistnad på å krysse Atlanterhavet mot vest – året etter at Charles Lindbergh fullførte slik kryssing frå vest mot aust. Til denne turen hadde flybåten fått nye motorar av det britiske fabrikket Napier Lion.

Courtney måtte nødlande på havet 600 kilometer frå Newfoundland på grunn av motorbrann. Courtney og hans folk vart plukka opp av passerande skipstrafikk. Flyet vart etterlate på havet, men vart nokre dagar seinare tatt opp av eit italiensk lasteskip som tok det med til Italia. Deretter vart det selt til den tyske

luftfartspioneren Wolfgang von Gronau og fekk det tyske registreringsmerket D-1422.

Wolfgang von Gronau 1893-1977:

von Gronau var ein tysk flypioner, offiser og diplomat. Han dreiv flygaropplæring ved flyskulen DVS (Deutsche Verkehrsfliegerschule) på øya Sylt i Nordsjøen. Frå midt på 1930-talet hadde han leiande posisjonar i internasjonale luftfarts- og luftsportsorganisasjonar.

Som offiser kom han inn i diplomatiet og tilbrakte lang tid – også andre verdskrig – som tysk diplomat i Japan. Han vart naturleg nok stilt på sidelinja umiddelbart etter krigen. Men han hadde ikkje hatt posisjonar som drog han inn i rettsoppgjeret i Nürnberg etter krigen.

von Gronau sine lange flyekspedisjonar:

Sommaren 1929 flaug Gronau frå Sylt til Færøyane og Island med flybåten Dornier Wal D-1422 – flyet som tidlegare var Amundsen sitt



Wolfgang von Gronau. Foto frå Wikipedia

N25. Flyet tilhørte flygarskolen som von Gronau leidde på Sylt. Gjennom Islands-turen i 1929 hadde von Gronau skapt mykje blest for flyrute til Amerika over Arktis.

I 1930 flaug von Gronau frå Europa til Amerika med Dornier-Wal-flybåten D-1422.

Mannskapet bestod av von Gronau, andreflygar Eduard Zimmer, telegrafist Fritz Albrecht og mekanikar Franz Hack.

Turen starta frå Sylt og gjekk over Færøyane, Reykjavik på Island, Ivittuut på Grønland, Cartwright på Labrador til Queensport (Guysborough) på Nova Scotia. Siste etappe gjekk frå Queensport til New York. Det skal ha vore første flytur frå Europa til Amerika. (Britten Courtney sin freistnad tidlegare enda på havet utanfor Newfoundland og vart i den samanheng ikkje rekna med).

Flybåten vart frakta tilbake til Europa med skip og var deretter i bruk som skulefly til 1932. Då

vart den plassert på Deutsches Museum i München. Amundsen sin N25 vart øydelagd og museet sterkt skadd av alliert bombing av München i 1944. (Parhesten N24 vart, som nemnt, skadd ved takeoff frå Ny-Ålesund og etterlaten i polarisen i 1925. Flyet enda sine dagar der, truleg knust i isskruing og nedsokke). I 1931 gjorde von Gronau ein ny framstøt for å finne ut om det var mogleg med flyrute over Island og Grønland til Amerika. Han hadde då fått ein ny Dornier flybåt. Mykje lik D-1422 (ex N25). Den nye flybåten med registreringsmerket D-2053 og namnet 'Grönland Wal' (Grønlands kval).

von Gronau og hans mannskap starta turen frå Sylt, vidare til Reykjavik og Scoresbysund. Der stoppa dei eit par døgn. Deretter tok dei kurs mot Nuuk. Men å vinne seg opp i høgde til å krysse innlandsisen, ca 10 000 fot, tok så mykje av drivstoffet at dei måtte lande for etterfylling i Maniitsoq (Sukkertoppen) på vestkysten av Grønland. Deretter gjekk turen til Nuuk. Etter motorettersyn der gjekk turen vidare til Amerika via Ivittuut. Til slutt nådde dei fram til Chicago.

I 1932 flaug von Gronau jorda rundt med den same Dornier-Wal-flybåten, merkt D-2053. Ruta gjekk frå Sylt, over Island, Grønland, Canada, Alaska, Japan, Kina, Indonesia, India, Iran, Hellas, Italia til Bodensjøen – like i nærleiken av Friedrichshafen, der Dornier Flugzeugwerke låg. (I 1937 gjorde den amerikanske kvinnelege luftfartspioneren Amelia Earhart ein freistnad på ei liknande jordomflyging. Flyet, med Earhart og navigatøren om bord, forsvann sporlaust over det sentrale Stillehavet. Flyet vart aldri funne. Dei to om bord vart erklært døde in absentia i 1939).

Wolfgang von Gronau vart heidra for sine flyekspedisjonar med namn på Grønland: 'Gronau Nunataks' og 'Gronau-breen'. I hovudstaden Manila på Filippinane er ei gate oppkalla etter flypioneren – om enn feilstava 'Granao'.



Wolfgang von Gronaus med Grønland Wal – D2053 i Scoresbysund 1931. Foto frå Peter Schmidt Mikkelsen: Twin Otter. Flyvning og reiser i Grønland

Dornier: Tysk-konstruerte flybåtar, bygde i Italia, med motorar frå ei rekkje land:

Som nemnt sette Versailles-avtalen etter første verdskrig klare grenser for kva Tyskland kunne produsere av krigsrelatert materiell. Derfor vart Dornier-flybåtane konstruerte i Tyskland, bygde i Italia og utstyrte med motorar frå ei rekkje andre land. Både N24 og N25 fekk britiske Rolls-Royce-motorar. N25 / D-1422 fekk i 1928 to motorar av fabrikatet Napier.

Dornier-flybåtane vart utstyrte med motorar av ei rekkje både kjende og mindre kjende fabrikat – alt etter kva som baud seg. Blant dei meir kjende fabrikata var BMW, Renault og Fiat. Etter at Hitler og nazistane kom til makta, brydde Tyskland seg ikkje så mykje om Versailles-freden. Då var det naturleg at tysk-produserte fly fekk tysk-bygde motorar, til dømes BMW.

To fotografi frå Scoresbysund:

Det mest av fakta ovanfor er henta frå Wikipedia. Men også opplysningar frå nokre bøker som truleg mange med interesse for polare forhold kjenner:

Peter Schmidt Mikkelsen: *Twin Otter. Flyvning og reiser i Grønland*.

Johan Ottesen: *Ishavsskuter III*.



Wolfgang von Gronaus med Grønland Wal – D2053 i Scoresbysund 1931 med Veslekari i bakgrunnen. Foto frå Johan Ottesen: Ishavsskuter III.

Einar S. Ellefsen og Odd Berset: *Veslekari. En fortelling om is og menn*.

I Mikkelsen s 38 er eit fotografi som viser Dornier-Wal D-2053. Teksten til fotografiet seier ‘Scoresbysund i august 1931’. Fotografiet viser flybåten på sjøen med nasa tett inn til ein enkel bryggekonstruksjon.

I Ottesen s 64 finn ein eit fotografi som etter alt å dømme viser nokolunde same situasjon, sett frå landsida. Der ligg flybåten D-2053 med nasa inn til den nemnde bryggekonstruksjonen. Lett gjenkjenneleg i bakgrunnen er DS *Veslekari*, med dei karakteristiske ekspedisjonshusa på dekk. Ottesen oppgir ikkje noko årstal for fotografiet i boka.

Når der er så mykje samanfallande på dei to fotografia, tyder det på at det er nokolunde same situasjon, sett frå ulike vinklar. Altså i 1931.

Veslekari var ved det høvet på den første av fire private ekspedisjonar med den amerikanske forskaren Louise Arner Boyd. Skipper i 1931 var Paul Lillenes. (Skipper på dei andre Boyd-ekspedisjonane med *Veslekari* var Johan P. K. Olsen).



Louise Boyd og ekteparet Menzies utanfor Hoelsbu 1931. Boyd i midten. Foto John Giæver

På ekspedisjonen med Boyd i 1931 var *Veslekari* første fartøy som besøkte Myggbukta etter at Hallvard Devold og hans menn hadde heist det norske flagget og proklamert Eirik Raudes Land som norsk område.

Devold hadde i første omgang vorte tildelt politimynde over Eirik Raudes Land frå norske sentrale styresmakter. (Frå sommaren etter, dvs 1932, var Helge Ingstad norsk sysselmann i Eirik Raudes Land, med stasjon i Antartichamn). Louise A. Boyd, amerikansk statsborgar, bad – muntert og ertande – flaggheisar Devold som offisiell norsk representant om å visere passet hennar.

Boyd nógde seg med å erte Devold litt, før ho gjekk til ro for natta om bord i skuta. Myggbukta-karane og *Veslekari*-mannskapet nytta høvet til ein aldri så liten fest på land i Myggbukta i høve annekteringa og besøket frå Boyd-ekspedisjonen. Ikkje minst skipper Paul

Lillenes var tilfreds med annekteringa. Han såg annekteringa som eit velkomne takk-for-sist til danske styresmakter – etter at han og DS *Hvalbarden* vart arresterte av det danske oppsynsskipet DS *Islands Falk* ved Vest-Grønland i 1925 - for ei påstått krenking av den grønlandske territorialgrensa.

Etter besøket i Myggbukta gjorde Boyd og *Veslekari* eit tokt gjennom Frans Josef Fjord og mange av sidegreinene i fjordsystemet knytt til Frans Josef Fjord. Toktet vart avslutta med besøket i Scoresbysund – på same tid som von Gronau og flybåten D-2053 Grønland Wal var der på ei mellomlanding.

LITT TIL OM FLY OG FLYHISTORIE: Molde Lufthavn Årø 19.12.2024:

Om kvelden den datoen heldt det på å gå gale for eit Norwegian-fly under landing. Flyet greidde ikkje å stoppe på rullebana. Det hamna delvis utanfor rullebana og stoppa berre få meter frå sjøkanten. Om bord i flyet var 165 passasjerar og seks i flymannskapet, til saman 171 personar. Ingen kom til skade.

Om hendinga vart det umiddelbart sagt at flyet kom inn i ei snøbyge like før landing. Hendinga vart på ordinært vis undersøkt av politi, luftfartsstyresmakter og havarikommisjon.

Ved landinga kom flyet utanfor rullebana og hadde etter alt å dømme skadd eitt eller fleire av markeringslysa ved enden av rullebana. Det skal ha påført flyet det som vart kalla 'strukturelle skader'. Etter nokre dagar vart flyet reparert, slik at det flaug for eigen maskin frå Årø til Arlanda ved Stockholm for vidare reparasjon.

Namnepolitikk:

Reiarlag og flyselskap har gjerne ein eigen 'politikk' med omsyn til namn på fartøy, fly og liknande. Flyselskapet Norwegian nemner flya sine etter kjende personar i norsk historie og samfunnsliv. Norwegian-flya brukar å ha portrett av vedkomande kjende person på halerora.

Norwegian-flyet på Årø:

I fjernsynsinnsinga om hendinga på Årø i desember 2024, såg flyet ut til å vere ein Boeing 737, flytypen som i årevis har vore ein av arbeidshestane på det norske stamrutenettet. Like eins meinte vi å kunne lese registreringsbokstavene LN-NIP på flyskroget. På haleroret meinte vi å sjå eit kvinneportrett.

Søk på nettet viste at flyet var ein Boeing 737-800 med dei nemnde registreringsbokstavane - og namnet *Gidsken Jakobsen*.

Gidsken Nilsine Jakobsen 1908-1990:

Gidsken Jakobsen var dotter til Nils Jakobsen på Fagernes i Narvik. I Narvik dreiv Nils Jakobsen forretningsverksemd med fisk, trelast, sagbruk, skipsbygging osv. Eitt av fartøya som han bygde, var ishavsskuta *Polarbjørn* (1919). Tingaren greidde ikkje å betale skuta fullt ut, og Jakobsen vart ståande som hovudeigar dei første åra. I den tida var skuta ein spennande klatre- og leikeplass for ein framtøk jentunge.

Gidsken kom tidleg med i faren si forretningsdrift og hjelpte han mykje på



Gidsken Jakobsen og Birger Johnsen på vengen av Junkersen. Foto: Norsk Luftfartsmuseum, Bodø.

kontoret. Det gjorde truleg sitt til at han også såg romsleg på hennar utradisjonelle påfunn – og utgiftene dei førte med seg.

Gidsken Jakobsen vart tidleg fascinert av fly og flyging. Ho trassa tradisjonelle kjønnsroller og tok flygarutdanning i 1929. Ho var då den andre norske kvinne med flygarsertifikat.

Ei historie som gjerne blir fortald om Gidsken Jakobsen: Frå ein eller annan stad ringde ho til faren og spurde om ho kunne kjøpe ein Junker (eit tysk fly). Telefonsambandet var ikkje det beste. Faren syntest ho spurde om ho kunne kjøpe ein jumper – ein genser. Han meinte at det låg godt innanfor det overkomelege.

Gidsken dreiv både flyfrakt og taxifyging i åra som følgde – organisert i eige flyselskap og med fleire skiftande fly etter kvarandre.



Polarbjørn rundt 1920, medan Nils Jakobsen var korresponderande reiar. Jenta på styrehustaket er Gidsken Jakobsen. Foto: Narvik kommunale fotosamling, Narvik.

Etter at *Polarbjørn* rundt 1930 kom i eige hos Peter S. Brandal og Martin Karlsen i Brandal, vart skuta brukt til blant anna grønlands-ekspedisjonar. I 1932 var konflikten med Danmark om styringsretten over Eirik Raudes Land på det heitaste. Det året var *Polarbjørn* på ekspedisjon for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser til Nordaust-Grønland. Skuta hadde med to fly til bruk i kartlegging av området.

Gidsken Jakobsen hadde merka seg at *Polarbjørn* kunne brukast i samband med fly og flyging. I 1934 skreiv ho brev til Martin Karlsen og spurde om ho kunne få kjøpe *Polarbjørn*. Som vi veit, sa Karlsen nei til å selje skuta. Ho vart heimehøyrande i Brandal til ho forliste ved Newfoundland i 1949, etter ein brann som starta i maskinrommet.

I si flygartid var Gidsken ute for fleire uhell. Under taxiflyging ved Balestrand i Sogn riste flymotoren laus frå flyskroget i 900 meters høgd og fall rett i fjorden. Det motorlause flyet kom i ubalanse. Likevel greidde Gidsken å manøvrere flyet i glideflukt til vellykka nødlanding på fjorden. Ved eit anna høve tippa

flyet rundt og vart liggande opp-ned på fjorden i Olden i Nordfjord. Ingen kom til skade ved nokon av uhella.

Under taxiflyging i 1934 gjorde Gidsken stopp blant anna i Volda. Fotograf Karl Kornberg og Kalle Rønnestad – begge forretningsdrivande i bygda – fekk seg ein luftetur i flyet med

Gidsken. Det resulterte i flyfoto av bygdesentera i både Volda og Ørsta. Kornberg hang ut gjennom flydøra og fotograferte, medan Rønnestad inne i flyet heldt han i beina som sikring. Rønnestad skal seinare ha kommentert hendinga - på ekte voldamål: '*Hårre heise de, kor galne me va*'.

Etter flygarkarrieren på 1930-talet tok Gidsken Jakobsen over leiinga av faren sine forretningsforetak. Ho satsa vidare på trelast, skog og bergverk. På 2000-talet vart eit Norwegian-fly oppkalla etter henne. Det var nettopp dette flyet som var ute for nesten-ulykka på Årø ved Molde ved juletider i 2024.

REFERANSAR:

Informantar: Olav Gynnild (Norsk Luftfartsmuseum); Lars Kornberg; Webjørn Landmark; personalet ved Narvik Museum.

E-post: Anne Grete Ellingsen (Norwegian).

Arkiv: Ishavsmuseet Aarvak.

Litteratur:

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

Gynnild, O. 2008. *Seilas i storm. Et portrett av Gidsken Jakobsen*. Stamsund. Orkana Forlag.

Kornberg, L. *Hilsen fra Volden. Ei bildebok frå gamle Volda*. Volda. Lars Kornberg og Aarflots Prenteverk AS.



Flyfoto av Volda Sentrum i 1934. Flyvenga synleg i underkant av bildet. Antyder at flyet ligg over til sida, mest truleg i ein venstresving. Huset som er skjult bak toppen av kyrkjetårnet, var heimen til ishavsskipper Peder Hjelle, opphavleg frå Dalsbygda i Dalsfjord. Huset vart bygd i 1915, etter at Hjelle i fleire sesongar hadde vore skipper på DS Minna.

Etter at Hjelle slutta sjøen, var han kaifor mann på Kroken brenselshandling si kai og sjøbuanlegg – på bildet godt synleg ved kanten av flyvenga.

Mikkelsen, P. S. 2005. *Twin Otter. Flyvning og reiser i Grønland*. Aschehoug Dansk Forlag AS.
Ottesen, J. 2001. *Ishavsskuter III*. Ulsteinvik. Fotoarkivet.

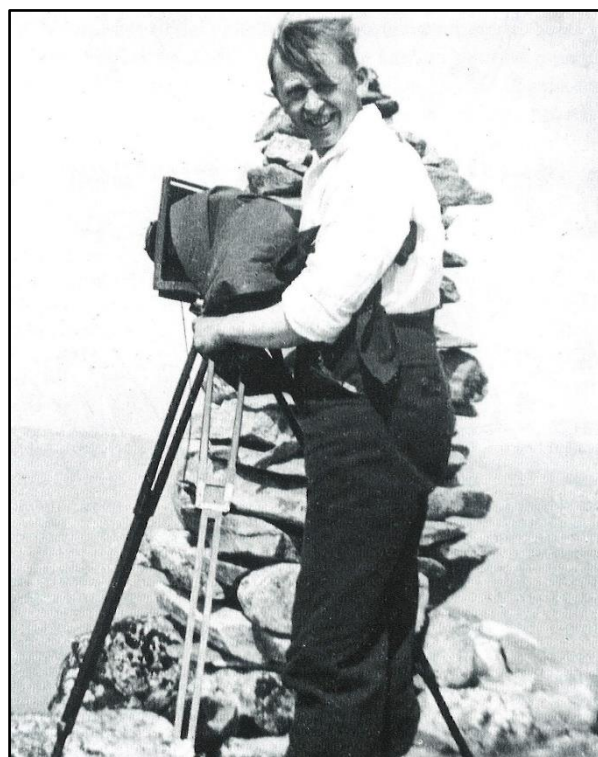
Oppslagsverk:

Norsk Biografisk Leksikon.

Store Norske Leksikon.

Nettet: 'The N24/N25 flight towards the North Pole' (1925). Fram-museet si nettside.

TV: Nyhendeinnslag på NRK og TV2. Desember 2024.



Fotograf Karl Kornberg, som i 1934 hang i delvis ut av flydøra og tok det som skal ha vore første flyfoto av Volda sentrum. Foto frå boka Lars (Lasse) Kornberg: Hilsen fra Volden. Ei bildebok frå gamle Volda 1862-1938.

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 foreninga 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

«Blomen»s forlis

Av Anton Pettersen

På etterm vinteren 1924 ble 17 selfangstskuter skrudd ned i Østisen. «Blomen» av Gratangen med Mikal Nilsen som skipper og et mannskap på 12, var blant skutene som ikke greidde å stå imot isens nådeløse grep. Med om bord var ungdommen Anton Pettersen. Han skrev ned sine opplevelser fra turen, fra forliset og fra 14 døgns vandring gjennom isødet for å finne hjelp.

Denne hendelsen, eller kanskje det er rettere å kalle det en opplevelse, ble jeg med på det herrens år 1924. Jeg hadde vært med en av Hålogalandskes Dampskipsselskaps båter på sildefiske, men jeg forlot denne båten i Harstad, og den 16. februar mønstret jeg på som fangstmann med D/S «Blomen» av Gratangen. Jeg har ennå avregningsboken som viser nevnte dato. Vi skulle til Kvitsjen på selfangst.

Selfangst var ikke noe nytt for meg. Jeg var 23 år da jeg mønstret denne gang, men jeg hadde seks turer bak meg før. Kun en av disse til Kvitsjøen. De andre til Nordisen og Vesterisen. «Blomen» var en 96 for lang skute og den hadde en like mange HK kullfyrt dampmaskin, og med denne oppnådde den en fart på mellom seks-syv knop i maksvær. Den hadde tidligere vært benyttet til sildefiske med snurpenot, men på grunn av forestående ishavstur hadde den gjennomgått en ganske omfattende reparasjon og forandring. Den hadde fått en ny og mye lengre formast, og selvfølgelig den nødvendige topptønne og leder opp til denne. Dessuten den av sjøkontrollen påbudte ishud. En og en halv toms eikeplanker fra rekken og ned til kjølen. Videre de påbudte baugjern. De er nødvendig når en skute skal ta seg rem gjennom pakkisen. «Blomen» var en ypperlig seiler, og med full seilføring, og når vinden var lagelig kunne den



Blomen.

oppnå en fart på 10 og 12 knop med seil og maskin. Den var kjøpt av et rederi i Bergen, men den var bygget i England etter førsteklasses veritas, og den var regnet for å være en tvers igjennom solid skute.

Etter at mønstringen var unnagjort, og det var ordnet med noen småreperasjoner og div. utstyr gikk turen til heimbygda. De fleste av mannskapet var derfra, men annen-skytteren og en av fangstmennene var fra Salten-distriktet, dessuten hadde vi med en fangstmann fra Harstad og en fra Malangen.

Etter at vi hadde ordnet med div. ting som selvfølgelig for det meste var av privat art, og til slutt tatt farvel med de som var hjemme, gikk turen til Tromsø. Vi ble der noen dager, for der skulle alt ordnes hva angikk det nødvendige av proviant og utstyr. Ingenting måtte bli glemt. En visste ikke om turen ble lang eller kort, men som regel regnet en med at det skulle holde i ca to måneder, saltkjøtt, flesk, poteter, margarin, usukret boksmelk, litt brød, og ikke å

forglemme sekkene med skipskavring og div. pålegg, for å nevne noe.

En forholdsvis komplett medisinkiste ble hentet fra apoteket «Renen». Redningsutstyr måtte selvfølgelig også være komplett. Det måtte være livbelter til alle mann, og de ble plassert slik at det var lett å få tak i om uhellet skulle være ute. Vi var 12 mann, og det måtte jo være et belte til hver.

Redningsflåter var det ikke snakk om i de dager. Det var som nevnt livbeltene og i tillegg to fangstbåter. I forbindelse med medisinkisten fikk vi også om bord noen flasker brennevin, og disse ble plassert i en av benkene i kahytten, og benklokket ble så forseglet av en kar fra tollvesenet. Det var ikke lov å bryte dette seglet før en var kommet ut i internasjonalt farvann.

Men jeg tviler på at dette påbudet ble etterkommet i alle tilfeller. I lasterommet var det fra for til akter plassert store trefat, såkalte spekkfat. De var plassert liggende. Og det var skåret ut et ganske stort hull midt på fatet. Dette var så dekket til med en seildukslapp som var spikret fast i den ene kanten. Fatene var beregnet til spekk og skinn, men da vi bunkret ble noen av dem fylt med kull for senere å tømmes etter hvert som det minket i kullbaksene. Noe salt måtte vi også ha med, for de skinnene som ble spekket under fangsten måtte saltes. Det er jo alltid noe en må ha med av private saker når en skal ut på en slik tur. Tobakk, barbersaker, lesestoff m.m., og til det hadde hver av oss fått 40 kroner i forskudd.

Kvelden før vi skulle forlate Tromsø tok de som var unge og ugifte seg en tur i land for å søke litt moro og adspredelse. Det kunne jo bli en stund til neste gang, og det var nesten morgen før de siste kom om bord. Vi visste jo at noen form for underholdning ville det ikke bli. Det var jo hverken TV eller radio den gang. Karen fra Harstad hadde med seg et trekkspill. Han het Petter Mathisen, og bodde i Harstadbotn. Jeg hadde med en fiolin, og maskinisten en grammofon med noen gamle plater.



Båtar på hamna i Tromsø. Foto frå Halvar Nilsen.

Vaktene ble satt, og vi forlot Tromsø ut på formiddagen. Vi skulle gå seks – seks-vakter. Det vil si seks timer vakt og seks timer fritt.

Dagen før avreise husker jeg ikke, men jeg er helt sikker på det ikke var på en fredag, for det er en gammel overtro at ingen må begynne en tur på fredag. Det kunne resultere i dårlig fangst og kanskje uhell. Denne overtroen holder seg fremdeles, og det er jo greit nok at slike gamle skikker fortsatt er i hevd, men det stemmer nok ikke i alle tilfeller.

Veret var fint og humøret var på topp. Vi gikk våre vakter og puslet med forskjellige småting. Alt måtte jo være i orden til vi kom til fangstfeltet. Vi håpet jo som vanlig er hos fangstfolk og fiskere på en snar og god tur. Da vi nærmet oss Honningsvåg, tok vi til å surre fast alt på dekk. Vi kunne ikke risikere at noe lå og slingret eller slet seg løs. Selv kokken tok sine forholdsregler og satte slingerjernene på bysseovnen.

Selv om det var fralandsvinn regnet vi med en del slingring når vi tok fatt på Østhavet. De fleste av seilene var satt. Vinden var jevn, og vi holdt god fart. Alt om bord fungerte fint. Vi var kommet inn i den vanlige rytmen. Vaktene gikk fra 12 til 6 og fra 6 til 12.

Etter at vi hadde passert Vardø begynte vinden å øke. Værmeldingen hadde vi jo selvfølgelig



Ishavsskute med full seglføring, her «Riis» av Brandal. Forliste 13 mars 1925

ikke fått, men skipperen brukte uttrykket stiv kuling. Sjøen økte i takt med vinden, og skuta krenget mye over under seilpresset. Vi måtte til å minke på seilføringen.

Da vi skulle hale inn storklyveren viste det seg at uthaleren hadde satt seg fast. På de fleste skuter er det spent en vaier på begge sider fra kjemmingen og frem til kklyverbommen, og jeg brukte en av disse til fotfeste og entret så fremmover for om mulig å få uthaleren løs. Da jeg var nesten fremme gikk skuta ned i en sjø, og jeg stod nesten til livet i vann. Men jeg fikk da uthalerlinen løs og jeg ropte så til dem på dekk at de måtte hale inn. Linen hadde skåret seg fast mellom blokkhuset og skiven.

Pussig nok minnes jeg ennu skipperens ord etter at jeg var kommet meg om bord, «nei, nu var du jevlig hissig». Vi fortsatte selvfølkelig, men nu med revet storseil og fokk. Jeg kan ikke huske hvor lang tid vi brukte på overfarten, men så en

morgen varslet rormannen at han så lysningen av isen.

Når jeg sitter her og skriver dukker det stadig opp minner fra turene til Nordisen. Enser også der lysning, men forholdet blir et annet. Når været er klart, oppdager en jo først de forholdsvis høye spitsbergenfjellene, dessuten er der ganske store isfjell. På en grunne mellom Sydkapp, Bjørnøya og Hopen er det en grunne på ca. 15 meter. Jeg har sett isfjell stå faste på denne grunnen, og når så drivisen presser seg frem ser det ut som det er isfjellet som går i motsatt retning. I Kvitsjøen er det jo bare vinterfrossen is, og den tiner opp når våren og sommeren kommer. Likevel kan den være ganske tykk og vanskelig å ta seg frem gjennom for en liten skute. Det er jo bare en tiendel av isen en ser over vannet.

Da vi nærmet oss iskanten var både vakt og frivakt på dekk. Vi var alle som en nyfikne. Det var jo i dette isødet vi skulle oppnå den fangst og fortjeneste vi håpet på. Vinden hadde spaknet. Seilene var tatt ned, og vi forserte oss nordover langs iskanten. Da første-skytteren,



Skyttar med kviting på isen. Foto Bjørn Berland.

John Olsen, kom opp, mente han at vi måtte prøve å komme oss et stykke inn i isen, for han hadde drømt om kona si, og han visste fra tidligere turer at det betydde storm og uvær. Han fikk høre div. bemerkninger om gammel overtru, men John svarte ikke noe på det. Men i dette tilfelle stemte det i hvert fall, forr ut på ettermiddagen tok det til å blåse rett inn fra Barentshavet. Vinden øket i styrke, og vi kom til at den eneste utvei vi hadde var at vi bauget oss inn i isen for å få avhall for sjøen, som bare øket og øket. Neste dag var vinden spaknet, men resultatet av denne, om jeg skal bruke uttrykket pålandsvind, var at isen var blitt så tettpakket at selv selen hadde vanskeligheter med å finne et hull for å komme seg opp eller ned.

Uveret hadde som nevnt gitt seg, men det hadde klarnet opp og det var blitt bitende kaldt. Skuta var, og vi med den, bokstavelig talt i isens favntak. Jeg hadde jo som tidligere nevnt vært en tur til Kvitsjøen. Men noe som tilnærmelsesvis kunne sammenlignes med denne situasjonen hadde jeg ikke vært med på. Sel var det bra med, og vi fangstet hver dag, men det var et blodslit å dra skinnene frem til skuta, ofte flere kilometer. Likevel hadde vi dager med både to og tre hundre sel, mest kvitunger. Et slag eller to med

hakapiken var nok for å ta livet av dem. Om jeg i dag skulle blitt med på en slik tur, tror jeg det ville ha falt meg vanskelig å ta livet av slike små yndige skapninger. De en kunne få før de ble tre døgn, var mest verdifulle. Etter den tid begynte de å få mørke hår fremme på snuten, og det var nok til at de gikk ned i pris.

Ukene gikk, og vi nærmet oss påske. Vi hadde så mye fangst inne nå at vi nærmest var fullastet. Vi regne jo med at vi fortsatt var inne på Kvitsjøbukta, men det forekom oss rart at det skulle være så mye strøm der, for vi hadde hatt flere isskruinger, men alltid gikk det bra. Isen presset seg under skuta, slik at den lettet seg opp, og enkelte ganger forekom det oss at det bare var kjølen som var nede i vannet. Vi håpet å smått at isen nå var i ferd med å slippe oss løs fra sitt kalde favntak, for enkelte ganger kunne vi bauge oss ganske lange stykker mellom isflakene, og som regel i vestlig retning. Vi måtte jo vestover for å komme oss ut i rom sjø og hjemover. Det var det som opptok tankene våre nær sagt både natt og dag. Men når så strømmen skiftet og skruingen satte inn, satt vi igjen ubehjelpelig fast. Men så skjærtorsdags morgen var alt gjort klart for hjemturen. Lukene var skalket, og alt løst plassert under dekk eller surret fast. Jeg minnes et parafinfat ved vantene på styrbord side, og en tønne saltet selkjøtt på



Ishavsskute i is-skruing. Her er det «Istind» som er faste i isen. Foto frå Anne Karin Notøy.

babord side. Isen var forholdsvis slakk nu, sammenlignet med hva vi var vant til. Skipperen sto i tønne og dirigerte, og jeg sto til rors.

Skipperen ropte ned at han nu så iskanten og det åpne hav utenfor. Vi drev på og bauget oss frem mellom to ganske store isflorer. Vakhavende i maskinen hadde nok sin fulle hyre, for det gikk fra full fart akterover til full fart forover. Men så satte isen seg i bevegelse, og skipperen ropte ned at jeg måtte slå full fart akterover, for der så isen litt tynnere ut. Men vi kom ikke mange metrene før vi satt fast. Skipperen kom ned fra tønne, og jeg slo stopp i maskinen og gikk ned på dekk. Jeg ropte ned til frivakten som lå og sov at de måtte tørne ut, for det så ikke bra ut. Men jeg fikk til svar at vi hadde hatt så mange skruinger før, og det gikk sikkert bra denne gangen også.

Det var ingenting vi kunne foreta oss. Bare vente, og håpe på at skuta også denne gang ville lette seg når presset ble som verst. Men dessverre. Vi hadde jo som før nevnt full last, og isfoten kom derfor høyt opp i skutensiden. Da

skutesiden begynte å gi etter for presset, og dekkspalkene bulet opp, sprang jeg ned i lugaren, og ropte til dem at hvis de hadde livet kjært, måtte de opp nu. Det ble en nesten panikkartet stemning. Alle skulle berge med seg alt de hadde. Skipperen ropte ned at vi måtte få opp sengklærne. Jeg klarer nok ikke å finne de rette ord og uttrykk for det som skjedde, for det var et eneste virvar. Mest mulig skulle berges på kortest mulig tid, for ingen visste jo hva tid skruingen opphørte. Og når så skjedde, ville jo isen slakke opp og skuten gå ned.

Isfoten var nu helt inne i lasterommet. Alt ble lempet ned på isen på babord side. Begge fangstbåtene, storklyverten. Det vi hadde igjen av proviant, en primus og noe parafin til denne. Primusen var jo det eneste hjelpemiddel vi heretter hadde for å få kokt noe. Parafin fikk vi med oss ved å hugge hull med en hakapik i det fatet som fra før nevnt sto surret på styrbord side.

Jeg må for øvrig tilstå at det ikke er mulig for meg å huske alle de ting som etter hvert hopet seg opp på isen, men jeg husker fiolinen min og maskinistens grammofon. Og så kjeledeggen



Ishavsskute (ukjent) forliser. Foto frå Charles Huldal

vår, hunden Lissi. Den holdt jeg nesten på å glemme. Vi fikk den ombord som liten hvalp før vi reiste fra Harstad. Min bror Mikal fikk den hos en familie som bodde i Fjordgata 10. Einar Bentsen, Rognan, og vi var de siste som forlot skuten. Vi hadde da vært nede i kahytten og hentet medisinkisten og noen flasker brennevin. Vannet var da kommet i høyde med benkene. Lensepumpen i maskinen gikk for fullt, og vi tok noen tak med dekkspumpen. Men det var jo selvfølgelig nytteløst. I all hast måtte vi forlate skuten og komme oss bort på isen til de andre, for skruingen hadde opphørt og isflorene seg fra hverandre. Skuten krenget litt over til styrbord, og gikk så ned med akterenden først. Skipperen hadde fått med seg fotografiapparatet, og jeg har ennå det siste bildet som ble tatt før den forsvant helt. Det var klyverbommen som sto rett opp som en mast. Det var liksom den stoppet opp litt, nærmest som et siste farvel, før også den forsvant.

Ja, så sto vi der med de eiendeler vi hadde klart å få med oss. Det ble ikke sagt noe på en stund. Jeg tror vi alle følte oss nokså fattige. Alt vi hadde slitt og strevet for i uker var borte på under en time. Men så ble vi liksom vekket av

våre drømmer, ved at vi hørte musikk. Det var maskinisten William Tvedt, som hadde sveivet opp grammfonen og lagt på en plate. William hadde alltid humøret på topp, selv i en så vanskelig situasjon som vi nu befant oss i. Musikken vekket oss til handling, og vi begynte å snakke om hva vi skulle ha med oss i de to fangstbåtene. De var jo de eneste vi hadde å holde oss til, både hva angikk overnatting, og om vi skulle komme oss ut i åpent farvann, slik at vi kunne ta årene fatt. Det var jo om å gjøre for oss å komme til land og få fast grunn under føttene. Retningen var vi ikke i tvil om. Det måtte bli syd, uansett hvor vi befant oss, men vi trodde jo fortsatt at vi var et sted inne i Kvitsjøbukta.

Det falt oss ikke vanskelig å bli enige. Det måtte jo bli de ting som var mest nødvendige, for nu gjaldt det liv og helse. Tankene på fangst og fortjeneste eksisterte ikke. Det vi hadde strevet for lå som nevnt på havets bunn for all tid. Vi visste jo ikke hva vi ville møte på vår ferd, og hvilke strabaser vi kunne bli utsatt for. Men skulle det gå bra, var det jo en betingelse at alle holdt seg friske og at ikke humøret sviktet. Vi tok til å plassere i fangstbåtene de ting vi var blitt enige om, og det var stort sett skipskavring og sengeklær. Noe privatklær måtte vi jo også ha med, om noen skulle falle i sjøen.



Ja, så sto vi der med de eiendeler vi hadde klart å få med oss. Her frå «Hvalbarden» sitt forlis i 1927.

Medisinkisten og brennevinet var jo også nødvendig i tilfelle sykdom. Og så storklyveren da. Den skulle fungere som tak over båtene om natten. Tolv mann ute i isødet i to fangstbåter. Det var nok delte meninger om hvorledes dette ville gå, og om hvor lenge vi ville klare oss med det minimale utstyret vi rådde over. Tankene tok nok også hjemover til dem som satt der, og ikke ante noe om den skjebne som hadde rammet oss. Men det ble aldri snakket om. En god del av det vi hadde lempet ned på isen ble stående igjen.

Jeg husker grammofonen og trekkspillet. Fiolinen min knekket jeg over kneet og kastet bortover isen. Da vi hadde forvisset oss at vi hadde lastet inn det mest nødvendige tok vi til å dra båtene bortover isen. Seks mann om hver båt. Men vi oppdaget snart at det var et umenneskelig slit, for isen var svært knudret og ujevn. Der det var som verst måtte vi legge fra oss noe, for så å gå tilbake og hente det. Lissi stakkar pep og bjeffet, og prøvde etter beste evne å dilte etter, men det gikk heller smått. Hun hadde ikke vært på isen før. Om bord var hun vant til å ha det varmt og godt, og å få god mat. Kavringbitene som vi kastet til henne nektet hun

å ta. Ja, det gikk hele tre døgn før hun godtok denne form for føde. Vi regnet ikke med at hun ville klare strabasene. Hun virket syk, og det ble til at vi pakket henne inn i et ullteppe og plasserte henne fremme i en av båtene. Smått om senn kom hun til hektene igjen, men så begynte skipperen å bli dårlig. Han følte seg slapp og uvel, og klaget over smerter i brystet. Han ga ikke opp, men det virket som det falt han vanskelig å følge med oss.

Etter at vi hadde studert legeboken fra medisinkisten, kom vi til at det måtte være en snev av lungebetennelse. Påkjenningen var nok blitt for stor for ham. Han hadde jo vært om bord hele tiden, mens vi derimot, var vant til strabaser og slit under fangstingen.

Behandlingen han fikk gikk stort sett ut på globoid og en dram konjakk nu og da. Og heldigvis rettet det seg. Smertene ga seg, og han følte seg etter hvert bedre og bedre. Det ville jo bli dobbelt slitsomt om vi skulle bli nødt til å dra på en som var syk.

Hvor mange dager vi slet oss frem over denne knudrete isflaten kan jeg ikke erindre, men været var heldigvis fint. Men så en kveld vi hadde slått leir på en ganske stor isflore, ble det omslag i været. En snestorm fra nordvest. Den holdt oss fanget i nesten tre døgn. Det vi hadde opplevd tidligere var for ingen ting å regne.



Med kvelva fangstbåt med seil over har mannskapet på «Gungnir» berga med seg litt utstyr på isen etter skuta forliste i Kvitsjøen 6. mars 1933. Foto frå Nik Halse

12 mann i to fangstbåter med et seil som tak, og en snestorm som raste slik utenfor, at det nesten var uråd å komme ut. Det inntraff jo at en og annen måtte ut på egne ærend, men det gikk heldigvis ikke så ofte på.

Et ordspråk sier at et uhell kommer sjelden alene, og det passer bra i dette tilfelle. For bunnen sprang ut av primusen og noe av parafinen rant ut over en av kavringsekkene. Nu hadde vi ingen kokemuligheter og ingen varme. For å få til å sitte, støttet vi seilet opp med årer. Vi skiftet faktisk om å ligge og å sitte. Kanskje er det nok skrevet om hva vi led under denne snestormen, men det er allikevel en ting som jeg ikke vil unnlate og nevne, og som jeg den dag i dag ikke forstår. Maskinisten lå ved yttersiden i en av båtene, og der hadde stormen løsnet litt på presenningen, slik at sneen føk inn. Den delen av ansiktet hans som vendte ut mot båtsiden var dekket av sne, men på tross av det sov han.

Tredje dagen merket vi at isfloren som vi hadde oppholdt oss på under stormen formelig skalv

og ristet, og vi hørte brak og bulder. Stormen hadde gitt seg betraktelig, men det snedde fortsatt. Vi visste å vel at en isflorelse selv av denne størrelse kunne sprenges i biter under strømpresset, så vi måtte bryte leir i en viss fart. Det falt ikke like lett for alle å få på seg klærne, spesielt støvlene, for de var frosset. En av karene ga opp. Han ba oss dra, for han sa han orket ikke mer.

Jeg hadde en gang lest om en lignende situasjon, så jeg skubbet til ham. Han tok selvfølgelig igjen, og da var det gjort. Han ble litt varmere i trøya, og omsider fikk han da støvlene på. Stormen og uværet hadde gitt seg nu, og motet steg betraktelig da vi oppdaget land ikke så veldig langt unna. Vi dro selvsagt i den retningen, men så kom vi frem til en ny hindring. En kjempesvær skrugard. Det var drivisen som hadde dannet denne med sitt stadige press mot isen som sto fast i bunnen. Denne fastisen går blant fangstfolk under navnet landkallen.

Mens vi ventet på at skruingen skulle gi seg, hadde vi gjort klar en av båtene med det nødvendige utstyret. Vi skulle samlet ta oss over skrugarden med denne båten, for i fall isen skulle ta til å bevege seg igjen, kunne vi bli adskilt. Den holdt seg som regel i ro en stund når strømmen skiftet. Med andre ord mellom flo og



Isskruing, «Gunbnir» og «Polaric», nærast, skrudde saman i Kvitesjøen. Foto frå Steinar Johannesen

fjære. Vi var heldige denne gang, for den holdt seg i ro til vi hadde fått begge båtene og utstyret over, men under denne transporten fikk vi brest i et av kjølbordene på begge båtene. Der var svært langgrunt, for vi takserte avstanden inn til land for å være ca ti kilometer. To kilometerer ikke lange stykket når en er i form, men vi brukte mange timer før vi ved seks-tiden om kvelden satte foten på russisk jord.

Til alt hell fikk vi skutt en storkobbe som lå innafor skrugarden. Vi drakk av blodet som piplet ut gjennom kulehullet. Dessuten skar vi med oss kjøttstykker som vi tygget på. Tidligere hadde jeg hørt at det var farlig for fordøyelsen å spise rått kjøtt, men det var heldigvis for oss ikke tilfelle. For er det bare tygget nok, fordøyer en det like godt som om det var kokte eller stekt. Jeg vil for øvrig komme tilbake til dette senere i denne beretningen.

Et lite uhell hadde jeg på denne turen inn til land. Jeg gled og falt ned i et hull mellom to isflak, så bare hodet og ene armen var tørre. Det ble så rotet frem noe skittent undertøy og noen ytterklær fra en sekk. Så var det bare å kle seg naken og få på seg det tørre skiftet pluss en dram konjakk, og så ta fatt med båtene igjen. Pussig

nok hadde ingen av oss vært forkjølet, og det kommer nok av at luften i de arktiske strøk er ren og fri for bakterier. Vi nådde som nevnt land ved sekstiden om kvelden, og da vi hadde satt båtene opp og ordnet med det grøvste for natten, ble vi enige om å bevilge oss en dram. Skipperen tok så frem en flaske sprit. Vann eller annen form for blandemiddel hadde vi jo selvfølgelig ikke, så vi begynte med små snøballer som vi helte sprit i, og etter hvert som det minket på flasken fylte vi sne på den. Humøret steg, og det ganske betraktelig. Utslitt og utsultet som vi var, skulle det ikke mye til av det stoffet før kroppen reagerte. Vi pratet i vei og la planer for neste dag. Vi regnet med at det ikke kunne være særlig langt til Svit Noss. Det er en landtunge lengst nord på Kolahalvøya, hvor russerne har et fyr og en radiostasjon.

Liggeplassen i båtene var jo like kummerlig som den hadde vært, men jeg tror drammen og begeistringen over at vi endelig var kommet til land var en medvirkende årsak til at vi sov ganske godt den natten. Neste morgen etter at vi hadde satt til livs noen kavringbiter, ble det bestemt at tre mann skulle ta seg en rekognoseringstur vestover.

Jeg meldte meg på sammen med Johan Olsen og annen skytteren, Sensen. Vi fikk med oss to gevær, ammunisjon og noe kavring. Før vi tok fatt på turen avtalte vi med de andre at hvis vi

ble borte mer enn åtte timer, skulle de forlate båtene og komme etter. Landskapet var noe uvanlig sammenlignet med hva det er her. Fra platået nede ved sjøen, der vi hadde sett båtene, steg det opp et ganske bratt morenefjell ca. 30-40 meter, og når en kom opp på det, så en den forholdsvis slett tundra så langt øye rakk. Ingen fjelltopper. Været var fint. Solen skinte og tinet sneen, slik at det fremme på platået stort sett var bart. Vi trasket i vei i forholdsvis godt humør. Kommet frem på en høyde så vi en lignende lenger fremme, og da var det bare å fortsette. Vi gikk i to døgn vestover.

Første døgnet gikk det bra. Der var masser av fjellrype, men vi skjønnet ikke så mange, bare så vi hadde noe å spise sammen med kavringen når vi rastet. Når jeg tidligere i denne beretningen var inne på at jeg ville komme tilbake til dette med å spise rått kjøtt, så var det rypene jeg tenkte på. De smakte adskillig bedre enn selkjøtt.

Andre døgnet ble det verre. Vi hadde jo ikke fått sovet, og etter en rast var det vanskelig å komme i gang igjen. Til å begynne med måtte vi hjelpe til med hendene for å få bena til å fungere. Denne gangen passerte vi en ulv på ganske nært hold, men det så ikke ut til at han interesserte seg for oss. Han var sikkert ikke sulten, for like etter fant vi hår og noen skinnfiller av et dyr som var sundrevet. Etter restene å dømme var det nok en rev som hadde måttet bøte med livet. Rev var det masser av. Mest hvitrev, men vi så også rødrev – og til og med en blårev, men den er nok like sjelden der som oss.

Vi hadde ikke lyst til å gi oss, for det ville jo ikke virke særlig oppkvikkende på våre skipskamerater om vi kom tilbake uten noe resultat. Om kvelden kom vi frem til en stor elv. Det sto en fiskehytte der, eller kanskje det er rettere å kalle det et skur. Vi brøt oss inn i håp om å finne noe mat, men der hang bare noen fiskegarn. Vi var fullstendig i villrede nu. Og vi kom til at vi umulig kunne ha forlist inne på Kvitsjøbukta. Men hvor da?

Vi diskuterte litt, men ble så til slutt enige om at det ikke var noen vits å fortsette, så vi brøt opp og tok fatt på tilbaketuren. Hadde de to døgnene vi nu hadde bak oss vært slitsomme, så neimen om tilbaketuren ble noe bedre. Vi formelig sjanglet av sted.

Da vi ut på natten kom over en høyde så vi et stort bål ikke så langt unna, og vi forsto jo med en gang at det var resten av mannskapet som i følge avtalen hadde forlatt båtene og var kommet etter oss. Bålet hadde de fått til ved å samle sammen noe rekved og noen små stokker som var dratt ned av en elv like i nærheten. Alle lå rundt bålet og sov, og vi gjorde ikke forsøk på å vekke dem. Vi formelig segnet om, og vi sovnet nok med det samme. Jeg våknet av at det var noe som klemte rundt den høyre leggen min. Jeg oppdaget snart hva det var. Jeg hadde lagt meg for nær bålet, og på grunn av varmen var støvleskaftet krympet sammen, slik at jeg måtte skjære det opp for å få støvlen av.

Alle var våkne nu, og etter at vi hadde fått berettet det grøfste om turen vestover, kom vi til at vi ikke hadde noe valg. Det var bare å gi seg i vei til båtene. En av karene som gikk litt langt bort på egne ærender, kom springende tilbake, og fortalte at det i løpet av natten hadde vært folk i nærheten. Etter sporene å dømme var det rein med pulk eller slede. Denne kjøreskyssen, hvem det engang var, hadde vært nede og plassert ferske laksehoder i noen høyst provisoriske revefeller. Vi hadde sett noen av disse fellene på turen vestover.

Dette at det var folk i nærheten, ble jo noe nytt og uventet for oss. Vi hadde hørt om samojedene, men så vidt vi visste holdt disse til lenger østpå. Sporene etter pulken eller sleden viste at de var kjørt innover vidda. Litt diskusjon ble det, men så ble det endelig enighet om at to mann skulle ta til å følge sporene innover for om mulig å få greie på hva slags folk det var. Og med et lite håp om at de på en eller annen måte skulle kunne hjelpe oss. Det ble til at min bror Mikal og Einar Bentsen fra Rognan påtok seg dette oppdraget. De ble utstyrt på beste måte



Samojeder med bål på Novaja Semlja 1924 i møte med mannskapet på «Vesleper». Foto Anton Sulebakk

med det lille vi rådde over. Gevær og ammunisjon var jo en selvfølge. Men de fikk også med seg penger, og til og med blyant og papir. Foruten kavringen da.

Da de var vel av gårde var det bare for oss å pakke sakene og ta fatt på turen tilbake til båtene. Hadde vi på forhånd ant at vi skulle komme i en slik situasjon, så måtte vi nok ha vært utstyret på en litt annen måte. Jeg tenker da på ryggsekk, soveposer og solbriller til hver mann. Det ville jo ha gjort situasjonen adskillig enklere for oss. Alle er jo som bekjent ikke like sterke for å klare påkjenningen av sol og sne. Jeg berget mine ved at jeg rev av et svart og nokså griset fôr ut av en trøye, men når terrenget var vanskelig måtte jeg ta det bort. Vi ble ganske mye heftet på denne tilbaketuren. En av karene klaget stadig over at han var tørst, og han drakk titt og ofte av vannpytter der solen hadde tinet sneen.

Resultatet av dette var at han ble bare slappere og slappere, og til slutt satte han seg ned og sa

at han ikke orket mer. Da var det bare for oss å vente til slappheten ga seg såpass at vi kunne fortsette. Omsider kom vi da frem til båtene, men før vi la oss bandt vi det norske flagg fast til en åre som vi satte fremme på fjellpynten. Ifølge avtale med Mikal og Einar skulle dette være en rettledning for dem når de kom tilbake, slik at de ikke gikk feil. Fra de startet fra rasteplassen ved bålet til de var tilbake ved båtene var det gått to døgn. De mer krøp enn gikk ned fra fjellet og frem til båtene. Mikal måtte ha hjelp av Einar, for han var nesten helt blind. Øynene hadde ikke klart påkjenningen under den langvarige turen innover vidda. Han var med andre ord sneblind.

Og det ble faktisk verre neste dag, for da så han ingenting. Det hadde dannet seg en grønn våg i øynene, og jeg husker at William Tvedt drev og pirket vågen bort med en fyrstikk. Vi fikk en detaljert beretning fra begge to om hvorledes det hadde gått dem på turen. Hele første dagen gikk før de kom frem til de som hadde vært i nærheten av bålet.

De mente det var samojeder. Det var en mann og kona hans og et lite spebarn, pluss en yngre kar, som de antok var en dreng. De var på flyttefot med ca. 300 rein. Det virket som de ble

svært redd da Mikal og Einar kom. Kanskje mest på grunn av geværene de hadde med seg. De klynget seg sammen, og de gjorde tegn til dem at de kunne få sitte i sleden, men omsider gikk det opp for dem at det ikke var farlige karer de hadde fått på besøk, og de slappet mer av. Men å få greie på noe av dem, viste seg å være ugjørlig. Det ble nevnt flere navn på murmanskysten, men de bare ristet på hodet. De tegnet til og med en skute på det papiret de hadde med, og prøvde å forklare dem at skuta var forlist, men det virket som de heller ikke forsto noe av det. Når de ingen hjelp eller rettledning kunne få av disse menneskene, så var det bare å ta fatt på tilbaketuren.

De kunne jo ikke følge samme veien tilbake som de hadde brukt innover vidda. Kursen måtte legges adskillig lenger øst for så noenlunde å komme i retning av der hvor båtene sto. Vi forsto at det hadde vært litt uoverstemmelse på det punktet, men at de omsider var blitt enige. Ut på natten kom de frem til et lite, men tilsynelatende solid hus. Døren var låst, men de skjøt opp låsen. Innenfor så det virkelig bra ut i betraktning av at dette huset sto i ødemarken på den russiske tundra. Der var bra møbler. En hvitlakkert komfyr og ganske bra med kopper og kokekar. Dessuten noen beredde reinskinn. Men ikke mat av noe slag.

De torde ikke å legge seg inne i huset, men tok noen av skinnene med seg og gikk i en sydhelling et stykke derfra, hvor de la seg til, i håp om å få litt søvn. Men det ble bare en liten hvil. De torde ikke å legge seg til å sove av frykt for at de ikke ville våkne mer, så de fortsatte, og kom omsider til et nytt hus. Men dette var adskillig mindre enn det første. Også denne gang skjøt de opp låsen for å komme inn, men de følte det nesten som en helligbrøde. For dette lille huset med bare ett rom var utstyrt som en kirke. Et lite alter, og mange ting utskåret i tre av Jomfru Maria og apostler. Oppholdet der ble ikke av lang varighet, så de fortsatte videre. Retningen var de stort sett enige om nu. Og da de omsider oppdaget flagget, ble det ikke mer snakk om det.

Vi tok nå for alvor til å tenke på at vi kunne bli nødt til å oppholde oss der til det led så langt på året at isen tinet opp. Vi var ofte på fjellet med kikkert, blant annet for om mulig å oppdage andre skuter, men det var bare is å se så langt øye rakk.

Det hadde minket sterkt på kavringen nu, og skipperen mente at det måtte rasjonering til hvis vi på noen måte skulle ha mulighet til å klare oss til våren kom. Og dagsrasjonen ble satt til et tefat kavringmøll pr. dag. Under den stadige transporten var kavringen blitt knust, og den var dessuten full av sekkehår.

Under turene oppe på fjellet fant vi et ganske stort anker, og vi fant også noe som lignet på en kirkegård, der var i hvert fall mange gravmerker. På de russiske merkene er det to kors som står på skrå. Jeg husker godt navnet på det ene merket. Der sto det John Olsen, og det er jo et typisk norsk navn. Hva som hadde foregått der, er jo ikke godt å si, men etter merkene å dømme var det sikkert nokså gammelt.

Det var fortsatt masser av fjellrype, og de virket mye tammere enn hva tilfelle er med rypene her hjemme. Lissi var med overalt. Hun stortrivdes. Hun sprang etter rypene til hun var så trett at hun ble liggende bare å pese. Tredje dags kvelden etter at vi hadde kommet tilbake fra våre tidligere nevnte turer, satt William Tvedt og jeg oppe på fjellplataet. Været var fortsatt fint, -rene påskeværet. Vi snakket om forskjellige ting, blant annet om hvorledes de hadde det hjemme. Jeg prøvde meg med en spøkefull bemerkning som gikk ut på at den som nu kunne ha fått seg en skikkelig middag, og så slengt seg på sofaen og fått seg en skikkelig røyk. Svaret jeg fikk på denne spøken var: «Hold kjeft».

Jeg har ofte tenkt på hva det kan komme av at slike bagatellmessige bemerkninger fester seg i hukommelsen for all tid, mens større og mer viktige ting ofte blir glemt. Jeg kan også nevne en annen ting som jeg husker som om det hendte i går. Det var lagt til side en klump margarin, beregnet til å tette de sprekkene vi som før nevnt



Ved Kap Kanin 1924. Foto Anton Sulebak

fikk i kjølbordene på båtene. Og det ble så til at jeg skulle foreta denne reparasjonen. Jeg lurte meg til å putte en klump margarin i munnen. Det forekom meg at det var noe av det beste jeg har smakt.

Mens vi satt der merket vi at det tok til å blåse en svak vind fra land. Vi ønsket og håpet at denne vinden ville klare å sette drivisen til havs, så vi kunne ta fatt på turen utover landkallen, for så å komme oss på roing vestover. Vi ble mildest talt glade da vi om ikke lenge oppdaget at våre ønsker og håp gikk i oppfyllelse. Det hadde dannet seg en mørk stripe mellom landkallen og drivisen. Det kunne ikke være noe annet enn det åpne hav. Jeg skal si vi fikk farten opp for å komme oss ned til båtene. Det gikk stort sett greit å komme oss av gårde. Turen utover føltes ikke fullt så slitsom nu, som da vi forserte den første gang. Kanskje var vi mer uthvilte nu. Dessuten ivrige etter å kunne foreta oss noe. Vi hadde jo vært innestengt, bare med to fangstbåter til å oppholde oss i. Alt var jo fortsatt på det uvisse, men bare det å kunne foreta seg noe, ga fornøyede krefter.

Hvis ikke isen på ny skulle stenge veien for oss, måtte vi da en gang komme frem til et sted som

var bebodd. Eller om mulig oppdage andre skuter. Vi skiftet selvfølgelig om å ro, og vi rodde uavbrutt i 18 timer. Landskapet forandret seg etter hvert som vi rodde. Det svingte mer i vestlig retning, og endelig oppdaget vi noen hus oppe på en bakke og to ganske høye antennemaster. Nu var all tvil om hvor vi befant oss borte. Det var Kapp Kanin. I de ukene fra vi frøs fast inne i Kvitsjøbukta og til vi forliste hadde strømmen drevet oss rundt Kapp Kanin og inn i Kalkovsundet. Det ga oss forklaringen på alle de isskruingene vi hadde vært utsatt for. Da vi endelig kunne ro til land og legge inn årene, forhåpentlig for godt, var klokken to om natten, og det manglet nu bare noen timer på 14 døgn fra vi forliste.

Selv om det var midt på natten ble det bestemt at noen måtte gå opp for om mulig å få kontakt med de som bodde der. Vi måtte jo prøve å få greie på hva slags mennesker det var, og om de ville hjelpe oss. Jeg var ganske sprek i de dager, og jeg hadde alltid lyst å være med når noe nytt eller uventet skulle skje, så det ble til at jeg sammen med skipperen Mikal Nilsen og førsteskytteren John Olsen, tok fatt på veien opp til husene. De andre ble igjen for å vente på beskjed. Kanskje ble vi nødt til å tilbringe enda en natt i båtene.

Så vidt jeg husker var det fire hus. To ganske store. Vi gikk til det som virket som beboelseshus, og skipperen banket på døren. Omsider hørte vi fottrinn, og så ble døren åpnet. Det er nu 55 år siden dette hendte, men jeg husker denne mannen fremdeles. En høy, vakker kar, med lange tynne barter. Skjeggete og skitne som vi var, var det nok ikke noe hyggelig syn som møtte ham, men han forsto nok med en gang hva det gjaldt, for han sprang inn i huset og satte i et rop. De ord og uttrykk han brukte forsto vi jo selvfølgelig ikke, men det gikk ikke mange minuttene før alle var på bena. Ni mann og en kvinne.

Da de fikk greie på at resten av mannskapet var nede ved sjøen, sprang noen av karene ned dit for å hjelpe dem. Vi ble ledsaget inn på kommisærens kontor. Alle var nu i full aktivitet. Vi hørte at det klirret i kopper og kar på kjøkkenet. Vi håpet jo nu på at vi endelig skulle få skikkelig mat, og at det for godt var slutt på kavringsmulene. Det virket som om alle var begeistret over å ha fått besøk. På denne utposten ble det jo selvfølgelig også en avveksling for dem.

En av karene kom inn på kontoret for å vise oss et dobbeltløpet haglegevær. Hva som egentlig var årsaken til det uhellet som nu skjedde, er jeg ikke helt sikker på. Men geværet må selvfølgelig ha vært ladd, for plutselig smalt det, og skuddet slo bakover og skadet høyre handa hans stygt mellom tommel og pekefinger. Kommisæren kom inn, og han sprang tvers igjennom rommet og fikk tak i en revolver som lå på en hylle.

Han regnet antakelig med at det var vi som skjøt, men da det gikk opp for ham at det var denne telegrafisten, ble han nærmest sparket ut. Omsider kom så resten av mannskapet opp, og vi fikk da vite at russerne hadde tilbudt seg å bære dem opp, men det var jo selvfølgelig ikke nødvendig. Alle ble tatt godt hånd om og vist stor oppmerksomhet. Og endelig kom der beskjed om at det var mat å få. Det var dekket et svært langbord på kjøkkenet, og en samovar full av te var plassert midt på bordet. Etter å ha spist

bare litt fikk vi beskjed om å stoppe. Hvilket jo var riktig.

Vi var jo utsultet, og ikke vant med skikkelig mat. Så fikk vi tildelt pakker med tobakk. Sigarettpapir hadde de ikke, men de hadde en ganske tykk bok, - en såkalt fyrfortegnelse som hadde ganske tynne blad. Den ble brukt både av russerne og oss. Det gikk ikke an å rulle vanlige sigaretter, for tobakken var tørr og nesten så fin som mel, så vi laget noe som lignet på tynne kremmerhus, og så bøyde vi opp den videste enden som vi helte tobakken i. Det fungerte da som en slags pipe, men både smak og lukt var høyst forskjellig sammenlignet med tobakken her til lands.

Etter hva jeg tidligere har berettet om slit og strabaser og om hvorledes oppholdet artet seg i så vidt mange døgn i to fangstbåter, var det mildest talt en opplevelse for oss å få sitte ved et bord og få maten servert. I mellomtiden var det blitt fyst opp i badestuen, hvor vi fikk bade og skifte på oss andre klær, i den utstrekning det var mulig. De skaffet oss også det vi manglet av barbersaker.

Det er både sagt og skrevet mye om ting som er galt i det kommuniststyrte Russland. Mye kan det vel være i det også, men disse menneskene som overvintret på Kapp Kanin denne vinteren, og som tok imot oss på en så vennlig og oppofrende måte, skylder vi stor takk. Vi har neppe fått vennligere og bedre mottakelse i vårt eget land. Jeg vil for øvrig komme tilbake til dette ved slutten av denne fortellingen, men jeg kan nu nevne noe av disse menneskenes vaner og skikker. Blant annet om deres spisevaner. Telegrafistene gikk sine vakter, og de som skulle på dagvakt sto opp klokken seks. De vasket og stelte seg og gikk på jobben, for så å komme inn klokken ni for å innta sitt første måltid for dagen. De spiste tre ganger pr. dag. Siste gang klokken seks om kvelden. Skipperen vår brukte klokken for å forklare dem hvor mange ganger vi spiste, og de gjorde tegn med hendene for å få oss til å forstå at vi bare skulle spise til vi ble tykke og fete.



Kap Kanin med fyret 1924. Foto Anton Sulebak

Jeg minnes en slags kaker som de laget, og som vi syntes var veldig gode. En blanding av mel og vann som ble knadd til en deig, og så stekt på et stort brødjern. De lignet på dem som vi i heimbygda kalte for klappkaker. Når de var ferdigstekt ble det lagt et stykke Corned biff midt på kaken, og så ble den brettet sammen slik at den ble halvmåneformet. Etterpå ble den stekt i smør i en panne. Jeg syntes de var best når de var kalde, og jeg kan godt innrømme det nu, at jeg en natt var oppe og stjal en slik kake. I storsalen, - jeg får bruke denne betegnelsen, for det var i hvert fall det største rommet i huset – der var det langs ene veggen plassert ganske mange reinskinn. Det skulle fungere som soveplass for oss, og vi fikk plass der alle mann. Det var for øvrig en jevn og fin temperatur i rommet både dag og natt. Dette på grunn av en svær ovn som var murt av stein, og rakk fra gulv til tak. Den ble fylt med ved, - som regel bare en gang for døgnet.

Vi fikk greie på at disse russerne var fra Syd-Russland, og vi syntes at det var fine og dannede mennesker. Skipperen vår var jo som naturlig er høyremann, men jeg husker at han sa at hvis dette er kommunister, så er det jo verdens beste folk. De hadde utdannelse, - hver til sitt yrke, til

og med kokken. Vi fikk vite at han som tok imot oss da vi banket på døren, hadde vært skuespiller ved tsarens hoff i Moskva. På ganske kort tid fikk han satt i scene et skuespill som de fremførte til underholdning for oss. De danset ballett og spilte balalaika. Som jeg tidligere har nevnt, gjorde de alt for at vi skulle trives. Vi fikk også inntrykk av at de var lykkelige og tilfreds med livet. Vi hjalp dem så godt vi kunne med å samle ved til ovnen. En av telegrafistene var ganske hissig etter å lære norsk. Han dro frem forskjellige slags gjenstander som han skrev opp hva de het på norsk.

Vi ble hos russerne i tre døgn. Men så om kvelden den tredje dagen oppdaget vi riggen av en skute langt ute i drivisen.

Det var jo gitt telegrafisk melding til Moskva. Derfra skulle så denne meldingen sendes videre til Oslo, for om mulig å få ordnet med en båt som kunne hente oss. Men ad den veien kunne det jo ta lang tid, så da vi oppdaget nevnte skuterigg, tok vi til å signalisere med det norske og det russiske flagg fra telegrafmastene. Vi ble ikke lite begeistret da vi skimte at signalene våre var oppdaget. Vi ble mer og mer klar over at skuten hadde forandret retning, og at den nu tok seg frem gjennom pakkisen med kurs mot land.



«Vesleper» kom det forliste mannskapet til unnsetning. Foto Anton Sulebak

Det tok litt tid, men oppe ved land var det åpent hav. Da den var klar drivisen ble en av fangstbåtene låret, og tre mann kom roende til land. Gjennom kikkerten hadde vi allerede oppdaget at skuten het «Vesleper». Vi var selvfølgelig nede og tok imot dem. Det var skipperen og to av besetningen. Denne skipperen handlet ganske godt med russerne, - om en kan bruke det uttrykket. Han hadde med seg sigarer og andre tobakksaker, og for det fikk han ganske mange reveskinn, -mest hvitrev.

Vi hadde tidligere vært nede ved båtene og hentet opp ting som var av verdi for oss, og som vi kunne få bruk for de dagene vi skulle tilbringe om bord i «Vesleper». Som en slags takk for hjelp og vennlighet forærte vi begge fangstbåtene til russerne, og de ble svært glade for det. Den båten de hadde hatt med seg fra Russland var blitt knust av isen. Skipperen vår fikk et rødrevskinn, og vi andre elleve hvert vårt hvitrevskinn.

Så var det å ta avskjed med russerne. Vi var selvfølgelig glade for at vi endelig skulle komme oss om bord i en skute. Vi øynet derved sjansen til at vi om ikke så alt for lenge skulle komme oss hjem, men allikevel var det litt vemodig å ta farvel med disse menneskene som hadde vært så snille og hjelpsomme. Den eneste kvinnen i denne overvintringsgruppen gråt da vi reiste, og jeg kan nu fortelle at hun var gift med annenmaskinisten.

Hunden Lissi var blitt ganske stor nu, og den var fortsatt i fin form. Den ble selvfølgelig også med om bord.

Ja, så stod vi da igjen på dekket av en fangstskute. Men vi ble snart klar over at det kunne bli trangt om plassen. I hvert fall hva soving angikk. For skipperen fortalte oss at han for noen dager siden hadde tatt om bord besetningen fra to andre skuter som var forlist. Navnene på disse skutene husker jeg ikke, men ved opptelling viste det seg at vi nu var 54 mann om bord i «Vesleper». Men et gammelt ordspråk sier at der det er hjerterom er det også husrom. Det lå folk over alt, til og med på maskindørken.



Russere frå stasjonen på besøk om bord «Vesleper» før avgang. Foto Anton Sulebak

Jeg var heldig som fikk ligge i en køye fremme i lugaren.

Det manglet mye på full fangst, så kursen ble satt for Kvitsjøbukta. Jeg tror vi der ble med på historiens største selslag fra en skute. Sel var det ganske bra med, og åtte skyttere gikk i forveien og skjøt, og vi kom så etter og flådde og dro skinnene sammen i dunger. Skuta bauget deg frem gjennom pakkisen etter hvert som vi gikk frem, men den holdt passe avstand. En lang line som gikk gjennom en blokk oppe ved godset og ned til vinsjen ble så haldt innover isen, og gjennom sveivhullene ble det så huket 20-25 skinn i hvert hiv. To mann hadde jobben med å bære saft og vann til skyttere og fangstfolk.

Om denne fangstingen gikk over en eller flere dager, husker jeg ikke, men omsider meldte skipperen fra at det fikk klare seg for denne gang. Det var nu over 7000 sel om bord i «Vesleper», og det er den største fangst som til da var kommet inn på en kjø. Av oppholdet vårt om bord gjensto nu bare turen til Tromsø. Når fangstingen nu var over kunne vi slappe mer av. Vi kunne slå av en prat med hevrandre, men jeg

må bare beklage at det kun er to av besetningen jeg husker navnet på. Den ene var en av fangstfolkene. Han bodde i samme lugar som jeg forut. Han het Jacob, og han drev med en noe spesiell form for hobby. Det ble fortalt at han hadde holdt på med det hele turen. Han samlet nemlig sigarett sneiper, både av egne og andres sigaretter, og disse lagret han i en liten koffert som han hadde på en hylle over køyen. Han skulle ha dem i reserve i fall turen ble lang.

Russetobakk hadde vi mer enn nok av, men både lukt og smak virket adskillig verre nu etter at vi hadde smakt norsk tobakk, så det forekom nok at det var de som besøkte sneipkofferten hans Jacob.

Skipperen ble jeg ganske godt kjent med, og det på grunn av et noe spesielt oppdrag jeg fikk av ham. Vi hadde samme fornavn, men etternavnet hans var Sulabakk.

Litt dønning var det, men ikke verre enn at besetningen drev med spekking av skinn. En dag kom herr Sulabakk fram på dekket og spurte om jeg ville ta meg en tur opp i topptønnen og hente kikkerten. Han sa han skulle pusse den. Det forekom meg litt rart å få et slikt spørsmål, for



Det forliste mannskapet frå «Blomen» komme om bord i «Vesleper» 1924. Foto Anton Sulebak

han ville jo ikke få mer bruk for kikkerten på denne turen, og kunne derfor godt vente med å få den ned til vi kom i smulere farvann. Jeg stusset litt over spørsmålet, men så kom jeg til å tenke på at det kanskje var for å prøve nordlendinger.

Jeg har aldri vært plaget av høydeskrekk, så jeg påtok meg oppdraget. Jeg fikk tak i en liten taustump, og så tok jeg fatt på oppstigningen. De fleste ishavsskuter har ganske høy rigg, og «Vesleper» var ingen unntagelse i så måte. Leideren gikk opp på styrbord side. Som før nevnt var det noe dønning, og det merket jeg mer jo lenger opp i riggen jeg kom. På de fleste skuter av noe størrelse er det saling i godset. Godset er det punkt på masten der vantene er fast, og salingen er en tverrstang som går ut derfra. Toppleideren gikk utenom nevnte saling, og når så skuten la seg over til styrbord lå jeg nesten på rygg i luften. Da var det bare hendene jeg hadde å lite på.

Kikkerten var ganske tung. Under bruk ble den holdt oppe med et stag fra toppen av masten. Med tauenden jeg hadde med festet jeg

kikkerten slik at jeg fikk den hengende på ryggen. Jeg måtte jo ha hendene fri når jeg skulle ta fatt på nedturen. Sulabakk hadde nok fulgt med hvorledes jeg klarte dette oppdraget, for da jeg sto nede på dekk var han fremdeles der, og da han hadde tatt imot kikkerten husker jeg godt hva han utbrøt med sin skurrende bergensdialekt: «Det var pinadø godt gjort, kom an!» Jeg skal ikke gå i detalj om hva praten gikk ut på, og heller ikke om hvor lenge jeg ble i kahytten. Det har jo ingen betydning. Men jeg kan jo nevne at det ble et par pjoltere, og bare det kan jo i mange tilfeller ta sin tid.

Under karanteneflagg ankret vi så endelig opp klokken seks en morgen på Pølshamna i Tromsø.

Tollerne kom om bord, men vi fikk ikke landlov på grunn av at vi hadde vært i Russland. Vi måtte pent finne oss i å vente til de gode herrer legene innfant seg på sine kontorer. Vi skulle undersøkes, men hvis legene ikke fant utøy av noe slag, hadde vi ikke krav på undertøy. Men jammen var det en kar som fra underskjorta fant fram et par eksemplarer av arten. Klær for øvrig var det lite diskusjon om. Vi kjente loven, og i følge den skulle vi ha fullt sett fra innerst til ytterst. Til og med frakk og hatt.



Mannskapet på «Vesleper» 1924. Foto Anton Sulebak

Så ble det ordnet med rom for oss på Jansons Hotell. Skipperen på «Vesleper», Anton Sulabakk, hadde leid rom på gamle Viktoria Hotell. Vi ble alle kalt opp dit, og det ble så utbetalt 50 kroner til hver av de forliste mannskaper, dette var lønn for at vi hadde deltatt i fangstingen. Om kvelden gikk vi så ombord i sydgående lokalbåt. Det var siste etappe på denne for oss så skjebnesvangre tur.

Det er nu 56 år siden dette hendte, og etter så lang tid er det kanskje ikke rart om noe av det som hendte er gått i glemmeboken, men ovenstående er skrevet etter beste evne, og selvfølgelig ut fra det jeg husker. Jeg ble hjemme bare i fire dager, så gikk turen på ny til Tromsø. Jeg mønstret da på for nordisen med en skute fra Bodø. Men det er en annen historie.

Plukkfangst:

«Hvalbarden» har gjort god selfangst.

Selfangeren «Hvalbarden» kom igaar inn med den største selfangst som nokor sinne har kome inn paa ein kjø. Fangsten var paa 8500 sel.

Fjordabladet 14. mai 1925

Hvor er de tolv?

Kutteren «Fridtjof» av Hammerfest er ifølge telegram til rederiet innkommet til Vardø med bare skipperen og maskinisten om bord. Resten av den 14 mann store besetningen gikk fra skibet i Hvitehavet under selfangst. Skibet hadde 200 sel inne. Mannskapets videre skjebne kjenner man ikke. Man mener at de forlot skibet av frykt for isskruing.

Flekkefjords Tidende 24. april 1925

Forlist selfanger

Hjemvendte fangstfolk forteller at selfangeren «Løftingen» av Brandal er forlist i Danskestredet. Mannskapet er reddet.

Avisa Sunnmørsposten 22. juli 1925

Din bank på heimebane

Vi lovar å gjere ein forskjell for deg, verksemda di og lokalsamfunna. Gjennom å gi gode råd, vere der når du treng oss og heie på dei som skapar er vi din bank på heimebane.



Eigen rådgivar

Vi skal gi kundane våre god og personleg service. Difor får verksemdar og privatpersonar sin eigen rådgivar.

sbm.no/velkommen



Best på Kundeservice

Vi hjelper deg og verksemda di med alt frå kort og betaling til finansiering og forsikring.

sbm.no/kundeservice
sbm.no/naeringsbasen



Vi er Team Møre

Vi jobbar i team for deg, og tilbyr rådgiving innan aksje-, valuta- og rentehandel, samt forvaltning av større formuar.

sbm.no/aktivforvaltning



Sal av bustad

I Møremegling har vi meklarar med god lokalkunnskap som hjelper deg med sal av bustaden din.

moremegling.no/kontakt-oss

Svalbard – overdragelsen i 1925

Av Arnold Ræstad

(Tidens Tegn 1/7 1925)



Det kan som sagt være uvisst om Svalbard var kjendt og besøkt av mordmænd i middelalderen. Men selv om vi går ut fra at landet var ukjendt og aldri besøkt, så var det allikevel, efter de statsretslige opfatninger som rådet i de dager,

en del av et større område som Norge gjorde krav på. Efterat Grønland og Island var forenet med Norge i 1260-årene, mente de norske konger at ha krav på alt land op til „ledestjernen” – Nordpolen – og ret til at holde fremmede borte fra de nordlige havområder.

Det dansk-norske monarki arvet fordringene. De fandt støtte i den opfatning om fordeling av land og hav på den nordlige halvkule som middelalderen hadde tilegnet sig ut fra nordmændenes og islændingernes geografiske opdagelser og som bl. a. gik ut på at det vi nu kalder Grønland, bare var den vestligste del av et uhyre landområde som strakte sig helt til Rusland, og var landfast med det. Alle øer og land som fandtes der nord, opdagede og uopdagede, var derfor deler av dette større Grønland som igjen var den norske kronas land.

De nye sjøfarende og koloniserende nationer, England og Holland, gjorde gjældende et andet folkeretslige princip, og det var at herredømmet

over lande som ikke før var kjendt, tilkom den nation som opdaget dem og tok dem først i besiddelse. Disse stridende opfatninger – den gamle som Norges konge holdt sig til og den nye som England og Holland gjorde gjældende – støtte sammen da Svalbard var opdaget av Barentz, som forresten gik ut fra at landet var en del av Grønland (og altså norsk), Vestspitsbergen blev endog tat i besiddelse av engelskmænd på den engelske konges vegne. Takket være den omstendighet at engelskmændene tidlig trak sig tilbake fra fangsten på Svalbard og at den engelske konge ikke opretholdt noget krav på landet like overfor den norske, og heller ikke noget andet land krævet høihetsret over det, kunde det dansk-norske monarki ialfald et stykke på vei hævde den-norske kronas høihetsret til Svalbard under de langvarige internationale forhandlinger i det 17. århundrede. Men hvalfangerne forlot landet med samt sine kanoner; og det stats retslige spørsmål blev glemt. Og selv om Svalbard længe blandt hvalfangere og sjøfolk gik under navnet Grønland, så lærte man jo også efterhånden at Svalbard var en øgruppe for sig, geografisk helt adskilt fra Grønland. Norges krone måtte også se høihetsretten over det egentlige Grønland innskærpet til den del av dette gamle norske land som blev kolonisert på ny i det 18. århundrede; og det var vestkysten – den del som vender bort fra Svalbard.

Følgen av at Norges territoriale krav over alt Nordhavet faldt bort, og at ingen anden nation annekterte de arktiske lande mellem Grønland og Novaja Zemlja i overensstemmelse med den nye folkeret, var at Svalbard sammen med flere andre øer og øgrupper, som Jan Mayn og Franz Josefs land, blev, folkeretslig set, ingenmandsland. Et første forsøk på at få en forandring i dette forhold blev gjort i 1871 da den fælles svensk-norske utenriksminister på De forenede rikers vegne rettet en henvendelse til maktene om de hadde noget at indvende mot at Spitsbergen-gruppen blev tat i besiddelse for Norge. Da Rusland gjorde indvendinger og mente at øgruppen fremdeles burde være ingenmandsland, blev planen opgitt. Der opstod i



Abraham Ortelius' kart 1574

1890-årene i Norge noen frykt for at en eller annen fremmed makt skulde ta Svalbard i besiddelse, men noget nyt forsøk på at få øgruppen henlagt under Norge, blev dog denne gang ikke gjort. Det første store tilløp til utnyttelse av Svalbards naturrigdommer fandt, som før fortalt, sted i begynnelsen av dette århundrede. Det førte snart til konflikter mellom fangstmænd og okkupanter, mellom okkupanter indbyrdes, mellem grubeselskaper og deres arbeidere, mellem næringsdrivende og turister. Det var ikke bare en, men flere nationers borgere som på den måte stod mot hverandre i interessestridigheter. At der ikke gjaldt bestemte retsregler for øgruppen, og at der ikke var myndigheter på stedet som kunde forebygge og pådømme stridigheter og beskytte interesser, var betænkelig, og blev for hver dag mere betænkelig. Den norske regjering rettet da i 1907 en henvendelse til makterne om ønskeligheten av at der blev sluttet en

international avtale om retsforholdene på Svalbard, under bibehold av øenes stilling som ingenmandsland. Makternes svar var imøtekommende, og der blev holdt konferanser i Oslo mellem de tre interesserte nordmakter – Norge, Sverige og Rusland – i 1910 og 1912. En konferanse hvor alle interesserte stater møtte blev holdt i Oslo i 1914; men den var endnu ikke færdig med sine arbeider da verdenskrigen brøt ut.

Disse forhandlinger viste tydelig at det var meget vanskelig at nå frem til en international avtale om en retsorden for øene på grundlag av at de fremdeles skulde være ingenmandsland. Overlot man til én makt (Norge) eller til tre makter, (Norge, Sverige og Rusland) at håndhæve den utøvende myndighet på samtliges vegne, vilde resultatet nærme sig for sterkt til at den ene makt for sig eller de tre i fællesskap utøvet høihetsret over øene. Skulde alle makter

samtidig eller etter tur ha del i den utøvende myndighet, vilde forvaltningen av øene bli altfor tungvint. Stormaktsrivaliteten kom tilsyne i det øieblik der blev spørsmål om at fastslå formene for en effektiv retsliv og administrativ ordning av forholdene på øene og det ikke lenger var nok at holde sig til den formel som tilsynelatende passet alle, nemlig at de var ingenmandsland. Forhandlingerne hadde, da de blev avbrutt i 1914, ikke bragt løsningen nærmere; heller tvertom.

Efter foranledning fra norsk side blev spørsmålet om høihetsretten over Svalbard tatt op under fredskonferansen i Paris av de allierte og assosierte makters høieste råd. Den 9. februar 1920 undertegnet Norge, de fem allierte og assosierte stormakter, Sverige, Danmark og Holland en konvention som anerkjender Norges fulde og uindskrænkede høihetsret over Svalbard. Konventionen har et bilag som indeholder regler om hvorledes privatfolks krav på grund som de har okkupert før konventionens undertegning skal behandles og tvistemål i anledning av slike okkupationer pådømmes. Der er også, overensstemmende med konventionens forutsætninger, ved forhandlinger mellem de undertegnede makter blit vedtat en bergverksordning for øene. De endelige forhandling om bergverksordningen var først avsluttet i 1922, og konventionen var ratificert av samtlige undertegnede makter i slutten av 1924. Tyskland har gjennom Versaillestraktaten også godkjendt Svalbardkonventionen. Sovjet-russland har anerkjendt Norges høihetsret over Svalbard. Alle makter kan slutte sig til konventionen.

Konventionen trær i kraft samtidig med bergverksordningen som igjen trær i kraft på den tid som bestemmes ved norsk lov. Det vil etter den nu foreliggende kongelig proposition til lov om Svalbard si at kongen bestemmer tidspunktet. Forholdet vil bli at konventionen med bilag, bergverksordningen og loven om Svalbard trær i kraft samtidig.

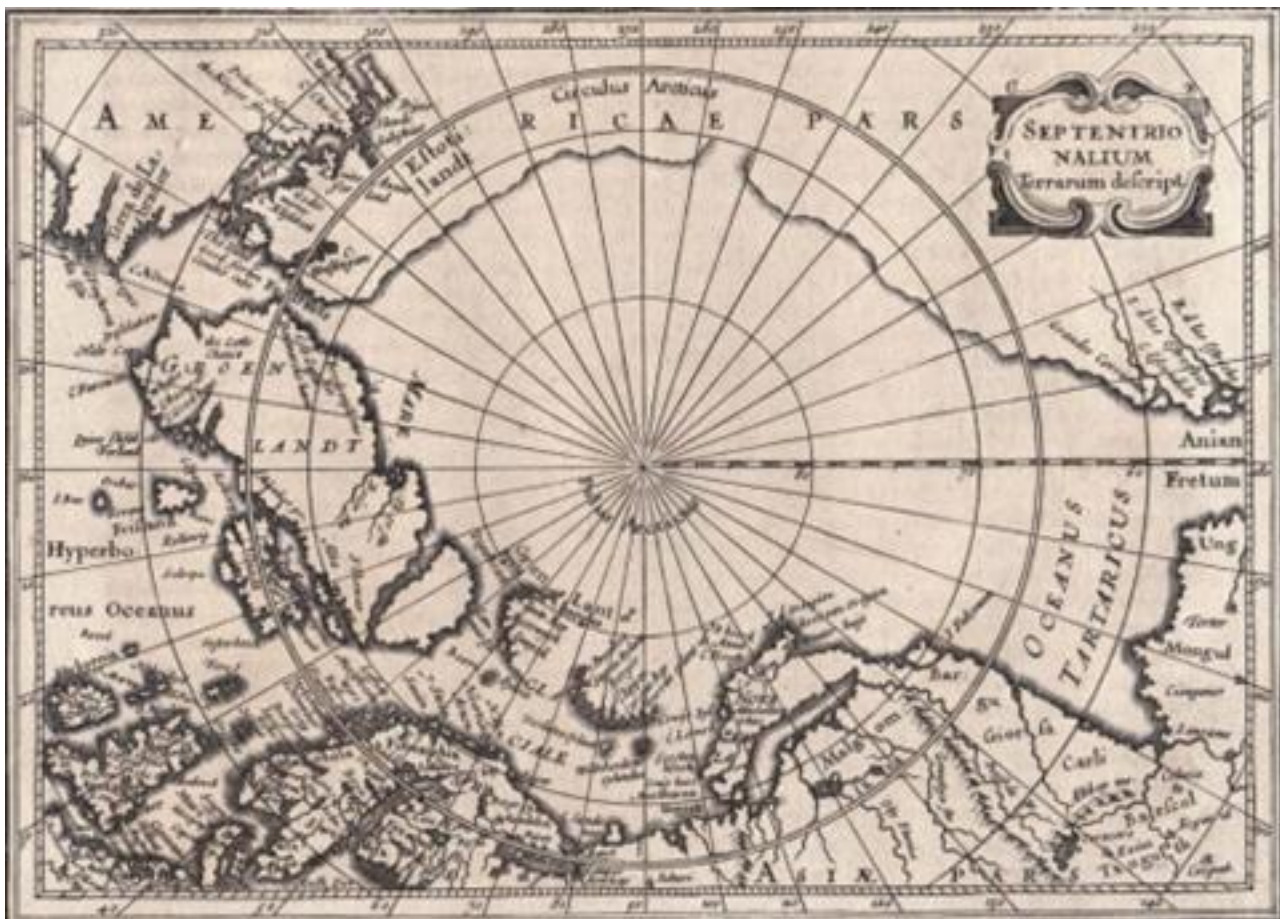
Svalbard er etter konventionen alt land mellem 10 grader og 35 grader østlig længde og 74

grader og 81 grader nordlig bredde, altså ikke bare det egentlige Spitsbergen (Vestspitsbergen og Nordostlandet med tilliggende øer) og Bjørnøen, men også de øer indenfor det nævnte geografiske område som før i almindelig sprog bruk ikke har været regnet til Spitsbergen, således Kong Karls land, Hopen og Hvitøen.

Konventionen avgjør det folkeretslige spørsmål ved at fastslå at Norge skal ha høihetsretten over Svalbard; og den stiller de norske statsmakter frit med hensyn til hvorledes forbindelsen statsretslig skal være mellem det nye norske land og det nuværende Norge. Det avgjøres ved norsk lov.

Konventionen fastslår at alle kontraherende (d. v. s. undertegnede eller senere tilsluttede) nationers undersåtter skal være likestillet med hensyn til økonomisk virksomhet av alle slags og videnskabelig forskning. Nordmænd har således i disse henseender ikke nogen forrettighet fremfor andre. Et fremmed skib kan på veien fra eller til Svalbard anløpe norsk havn uhindret av de bestemmelser som måtte gjælde for kystfart i det nuværende Norge; det kan dog ikke føre personer og gods mellem havner i det nuværende Norge.

Konventionen sier at betingelsene for videnskabelig forskning skal fastsettes ved senere international overenskomst og har derigjennem sikret fremmede videnskapsmænd og videnskabelige institutioner mot mulige indskrænkninger fra norske statsmakters side – forhåpentlig helt til overflod. Konventionen bestemmer at skatter og avgifter som opkræves for virksomhet der oppe, utelukkende skal komme Svalbardformål tilgode og ikke skal pålægges i større utstrækning end øiemedet tilsier. Svalbard skal være uten befæstninger og militære anlæg og i krigstid et nøytralt område. Eiene av grund som har været okkupert av nogen før 9. februar 1920 og som der i medfør av konventionen blir utstedt hjemmelsbrev på, nyter etter konventionen visse særrettigheter. De har eneret til jakt i nærheten av sine huser og anlæg i en viss avstand fra sit hoved-



Kartet: Island – Grønland – Norge laget av Mercator i 1628

etablissement. De kan desuten oprette trådløs telegraf for sit eget bruk.

Bilaget til konventionen inneholder reglene for hvorledes, av hvem og efter hvilke materielle retsregler, krav på eiendomsret til grund i henhold til okkupation før 9. februar 1920 skal behandles. Den som vil gjøre et krav gjældende må indsende det gjennom sin regjering, men han optrær selv som part i saken. Kravene prøves først av en kommissær som den danske regjering opnævner, og de krav som han ikke godkjender, kan så forfølges for en international domstol bestående av repræsentanter for de stater, hvor de forskjellige kravemænd hører hjemme. Kommissæren og domstolen skal dømme efter folkerettensregler og videre efter retfærdighetens og billighetens grundsætninger, således at de særskilt tar hensyn til visse faktiske omstændigheter som bilaget opregner.

Bergverksordningen fastslår i seks kapitler de hovedbestemmelser som skal gjælde når nogen vil søke efter eller utnytte mineraler og bergarter som utvindes gjennom bergverksdrift. Ret til bergverksdrift har den norske stat og undersätter av stater som har undertegnet eller sluttet sig til konventionen. Bestemmelse er bygget på grundsætning en om fri søkningsret, også på anden mands grund, og når fund er gjort og anmeldt i rette tid, utstedelse av utmålsbrev til finderens eller den han har overdrat sin ret til. Utmål medfører eneret til bergverksdrift og søkning indenfor utmålsområdet på ubegrænset tid og for alle mineraler og bergarter som utvindes ved bergverksdrift, forutsat at utmålshaveren opfylder visse betingelser og særlig foretar et visst minimum av arbeide indenfor området.

Utmålene skal hver for sig ikke være større end 100 hektar, men den enkelte rekvirent kan få så mange utmål det skal være. Han betaler 500 kroner for det første utmål og 200 kroner for de følgende når utmålene støter op til hverandre,

sålänge der ikke er større afstand end 30 kilometer mellem de længst adskilte fundpunkter. Han betaler en årlig avgift på indtil 500 kroner for hvert utmål. Eierne av grunden – dog ikke staten for sin grund – har ret til at delta i driften for en fjerdedel eller, om han vil, en mindre brøkdel. Der er opstillet visse, regler for driften og til beskyttelse for arbeiderne.

Bergverksordningen bestemmer i et syvende kapitel at de som har fremsat krav på at få sig tilkjendt eiendomsret til grund under påberøpelse av okkupation før 9. februar 1920, frit kan søke efter mineraler og bergarter og drive bergverksdrift indenfor det påståtte område indtil deres krav er faldt bort eller forkastet. Bergverksordningen gir også visse særfordeler til dem som blir kjendt eiendomsberettiget til et visst område på grundlag av sådan okkupation. De kan få så mange utmål de ønsker i 10 år efter at der er utstedt hjemmelsbrev på området. Det kræves ikke at der indenfor det enkelte utmål er gjort fund av mineraler eller bergarter som utvindes ved bergverksdrift, når der bare er gjort et slikt fund indenfor det samlede område, og området må enten fra først av være okkupert med sikte på bergverksdrift eller senere være utnyttet til bergverksdrift.

De som blir kjendt eiendomsberettiget har – selv om de ikke erhverver utmål – eneret til søkning og bergverksdrift i de samme 10 år. De betaler ikke nogen årsavgift for de utmål de begjærer inden utløpet av de 10 år, eller for de utmål som de begjærer i henhold til fund de har gjort indenfor sit område og anmeldt i løpet av de 10 år.

Et lands overtagelse av høihetsretten over et nyt område er ikke fuldstændig uten at det også bestemmes hvilket retssystem det er som skal gjælde på området. Det vil i dette tilfælde bli gjort ved utfærdigelsen av en lov om Svalbard. Den kongelige proposition som er fremsat begynner med at si at Svalbard er en del av kongeriket Norge. Netop om dette punkt har der været delte meninger. Somme mener at det vilde

være riktigere at gå en anden vei og enten uttrykkelig foreskrive eller stiltiende forutsætte at Svalbard ikke er en del av Norge på samme måte som rikets landområde forresten, men står i en anden klasse end det nuværende norske landområde – som et biland. Grundene for et sådant standpunkt kan være litt forskjellige. Nogen mener at konventionen binder Norges handlefrihet med hensyn til Svalbard så sterkt at øene bør settes i en ringere klasse end Norges område forresten.

Andre forutser at det kan bli politisk eller økonomisk ufordelaktig at holde på Svalbard, og man derfor (som alt regjeringen i 1871 hadde været inde på) bør ha adgang til at abandonnere øene når regjering og storting måtte beslutte det, uten hinder av grundlovens paragraf 1. Atter andre synes at være ledet av den opfatning at det vil være bedre for de private bedrifter deroppe om øene ikke står i altfor nært forhold til Norge forresten, idet bedrifterne på den måte kan ha mere utsikt til at slippe unna statens og lovgivningsmaktens, som man mener, alt for sterke trang til at lægge bånd og byrder på det private næringsliv. Det er imidlertid med fuld ret at den kongelige proposition har tat et andet standpunkt.

Det er sandt at konventionen innskærper sterkt – om end kanskje ikke så sterkt som det synes – Norges handlefrihet med hensyn til Svalbard. Men den mest øinefaldende innskærkning, den nemlig at alle kontraherende maktens undersåtter skal være likestillet, er en likeså naturlig følge av den historiske utvikling som selve den ting at Svalbard blir norsk land. Og ikke bare den historiske utvikling – også selve de levevilkår for mennesker som et arktisk land byr og som ikke tillater slekt efter slekt at ha hjem deroppe, tilsier at loven ikke trækker de grænser mellem indlændinger og utlændinger som den gjør i de gamle lande.

Den værste ser vi tut på Svalbard er igrunden de særrettigheter som efter konventionen og bergverksordningen skal tilkomme dem som blir kjendt eiendomsberettiget på grund av okkupation før 9. februar 1920. Men der er ikke

nogen grund til at tro at kommissæren eller domstolen vil godkjende mere end et fåtal av de påståtte okkupationer; resten er altfor ufullkomne til at være hjemmel for eiendoms-hvervelse, selv om den enkelte privatmand eller det enkelte selskap kan ha nedlagt store penger i aldrig fuldførte forberedende arbeider. Og hvorom alting er, så blir de lyter som måtte hefte ved konventionen ikke mindre, men heller større, om man trækker den slutning at landet statsretslig set bør stå i en anden klasse end norsk jord forresten.

Enhver besittelse av land kan tænkes forbundet på et eller andet tidspunkt med politiske eller økonomiske ulemper for den besittende stat. Men ligger den mulighet at Norge efter at ha overtat Svalbard nogen gang frivillig vil gi slip på det så nær at man overhodet kan la det spille ind ved avgjørelsen av spørsmålet om Svalbard skal være en del av, kongeriket Norge eller et biland? Bortset fra at det kan være tvilsomt om grundlovens paragraf 1 overhodet vil være til hinder for en sådan frivillig opgivelse, når regjering og storting var enig. Muligheten er yderst fjern, ikke minst av den grund at Norge ved at ratificere konventionen og overta Svalbard indtrær i en international stilling som det ikke igjen kan opgi uten at det berører også de andre stater som har undertegnet konventionen eller sluttet sig til den og deres undersåtter – til ulempe ialfald for nogen stater eller deres undersåtter. Vi vil ikke kunne påberope os grunde som man ikke med rette vil kunne si at vi burde været opmerksom på da vi overtok høihetsretten over landet. Vi vil sikkert ikke nogensinde komme til at opgi Svalbard under sådanne forhold at det vil være sund fornuft i at anføre grundlovens paragraf 1 mot det.

Begrepet biland er en levning fra ældre tiders statsret og er ikke til nogen veiledning når det gjælder at avgjøre hvilke retsvirkninger det skal ha at landet ikke er nogen del av kongeriket Norge. Der er igrunnen valg bare mellem to ting: enten kan vi la retsvirkningerne være ubestemte og overlate til fremtiden at løse de tvil som måtte

opstå (hvilket vil være følgen, om vi i loven bare gjentar det folkeretslige, som konventionen har fastslått, nemlig at Norge har suvereniteten), eller også kan vi slå fast som eneste retsvirkning at grundlovens paragraf 1 ikke skal gjælde. Det første er uheldig; vi åpner på den måte bare veien for vanskeligheter som ellers ikke vilde opstå. Det andet hjelper os ikke – hverken så længe vi har Svalbard eller om vi skulde komme på den tanke at ville bli kvit landet; den virkelige hindring ligger ikke i grundloven og statsretten, men i de internationaleforhold.

Der blir efter propositionen bare to stedlige embedsmænd på Svalbard – en sysselmand, som skal ha en fylkesmandsstilling og desuten være politimester, notarius publicus og hjelpe-dommer for underretten, og en bergmester. Forvaltning og retspleie er tilsvarende forenklet. Svalbard blir utenfor den kommunale inndeling av riket Norsk privatret, strafferet og procesret skal gjælde på Svalbard når ikke noget andet er sagt. Lovene om offentlige tjenestemænd, om vederlag for offentlige tjenester, om mynt, mål og vekt, om post og telegraf, om arbeiderbeskyttelse og om arbeidstvister skal gjælde med forandringer som bestemmes av kongen. Kongen bemyndiges til at gi almindelige forskrifter i andre tilfælder. Der skal gjælde visse særregler med hensyn til fast eiendom. De har sin grund dels i de særegne forhold på Svalbard (for eksempel at jægere, fangstmænd, fiskere, egg- og dunsamlere og de som driver videnskabelige undersøkelser kan ha hytter og arbeids- og livsfornødenheter på anden mands grund), dels i konventionens bestemmelser (for eksempel at borgere av de stater som er med på Svalbardkonventionen ikke behøver koncession for at få eiendomsret eller bruksret over grund som blir tilkjendt nogen til eiendom efter Svalbardkonventionen og at eieren arv sådan grund har eneret til jakt og fangst i en viss utstrækning).

Al grund som ikke blir tilkjendt nogen til eiendom efter konventionen, blir statens eiendom. Det er uttalt i lovforslaget at denne grund blir statsgrund; den må da efter vort

retssystem – som efter alle beslektede retssystemer – betraktes som statens eiendom i almindelig forstand. De særlige regler som gjælder for statsgrund i Norge – almenningslovene i Norge søndenfor Finmarken og en særskilt jordlovgivning i Finmarken – er som rimelig kan være ikke blitt overført til Svalbard. Det er bare i lovforslaget uttalt at ingen kan hævde eiendomsret eller bruksret til statsgrund på Svalbard. Det er en regel som har god grund blandt andet i at den spredte bebyggelse på Svalbard umuliggjør et virkningsfullt opsyn med statens grunneiendommer.

Der vil også bli vedtat lover om formues- og inntektsskat for personer som bor og selskaper som driver virksomhet på Svalbard, og en lov om utførselsavgift på mineraler og bergarter.

Forandringer i stortingsvalgloven vil også være nødvendig, da Svalbard, som er uten kommunalt styre, etter grundloven heller ikke kan være eget valgsogn. Det er ikke få som bor fast på Svalbard – selv om det er et enkeltstående tilfælde at en mann har overvintret alle år undtagen ét siden 1908. Den som bor fast deroppe bør kunne få adgang til å stemme for eksempel i det valgsogn hvor han siste hadde hjemme.

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

700 37 900

www.aasenbil.com

Polarkveld 17. januar med Anders Bache

Av Stian Runne Brandal

Årets første polarkveld gjekk av stabelen med ein energisk Anders Bache som tok oss med på ei reise tilbake til 1920-talet, dei siste leveåra til Roald Amundsen.



Ein energisk Anders Bache med foredrag på Ishavsmuseet. Foto Willy Nesset

Bache er arkeolog og fagkonsulent med over ti års erfaring innan polarhistorie. Han leia forskings- og forvaltningsarbeidet ved Amundsen sin heim på Svartskog der han fekk tilgang til ei stor samling bilete og dokument som ikkje tidlegare har vore offentleg kjende. Mykje av det Bache fann på Svartskog teikna eit personleg bilete av Amundsen som vi kjenner som ein figur som delte lite frå sitt privatliv i offentlegheita.

Desse funna har resultert i boka Amundsens pass som tek føre seg mellom anna reiser, arbeid og kontroversar i denne perioden, samtidig som Bache gjennom heile foredraget viser oss nokre hittil ukjende sider av Amundsen.

Foredraget sluttar naturlegvis med den tragiske forsvinninga i 1928 då Amundsen deltek i leitinga etter Nobile som har forsvunne på ekspedisjon med luftskipet Italia.

Ikkje berre var foredraget om Amundsens pass særskild engasjerande med ein foredragshaldar som ga gass frå start til slutt, men det var også eit prov på at sjølv etter snart eit heilt århundre er historiene om dei legendariske polarheltane framleis ikkje ferdigskrivenne.



Firma GC Rieber inn i Ishavsmuseet med stor samling.

Gjennom eit års tid har Ishavsmuseet jobba med ei ny utstilling om norsk selfangst og GC Rieber si rolle i denne.

I 1879 etablerte Gottlieb Christian Rieber handelsfirmaet som seinare skulle bli GC Rieber AS. Formålet med etableringa var handel med huder og skinn. Frå ei spe byrjing i 1903 vart Gottlieb Christian Rieber involvert i kjøp og sal av skinn frå sel, med utanlandske kjøparar som kundar. Ved hundreårskiftet vart også handel med fiskeolje og tran ein del av grunnlaget for drifta.

Etter kvart vart selskapet sitt engasjement i selfangstindustrien utvida til å omfatte finansiering, deleigarskap og reiarlag. Selskinn som råvare vart sterkt medverkande til at GC Rieber også starta eige pelsberederi. Selskapet har alltid hatt eit mål om å vere delaktig i fleire ledd og verksemdar i verdikjeda, og gav t.d. finansiering ved eigarskifte for mange ishavsskuter.

Då selfangsten vart redusert, satsa firmaet sterkt på ekspedisjonsfartøy, seismikk og offshore ROV, der sjøfolk også frå vårt distrikt har vore sterkt delaktige i utviklinga.



Christian Rieber under opninga av utstilling på Ishavsmuseet 14. mars.

I dag driv GC Rieber verksemd innanfor fleire ulike bransjar; primært shipping, maritim tenesteyting, eigedom og handel.

Rieber sitt eventyr med selprodukt starta ein vårdag i 1903 då Gottlieb Christian Rieber og kona var på reise til Newcastle. Då dei passerte eit stort garveri, stoppa Rieber spontant hestedrosja. Garveriet var ikkje interessert i norske råvarer. Dei garva berre engelske huder og selskinn. Dette kunne Gottlieb ikkje mykje om, men han såg ei moglegheit og svara dristig at selskinn kunne han skaffe. Dermed forlet han Newcastle med ei lita prøveordre på selskinn i lomma. Allereie før fyrste verdskrig var handel

med Russland om selskinn frå Kvitsjøen etablert. Etter kvart vart kjøp av selskinn så viktig for firmaet, at det vart oppretta innkjøpskontor både i Ålesund og Tromsø. I utlandet vart det slik systematisk bygd opp ein marknad for selskinn leverte frå Norge.

Etter dei gode tidene kring 1920 kom det dårlege år, og mange reiarlag fekk økonomiske vanskar. GC Rieber ytte då lån og utrustningslån til selfangsskutene mot forkjøpsrett på fangsten. På denne måten vart selskapet deleigar i mange skuter. I 1932 kjøpte firmaet si fyrste ishavsskute, «Fortuna». Sidan auka flåten med eigne skuter i Tromsø. GC Rieber vart tidleg deleigar i selskapet AS Polarbjørn på Brandal, som eigde dei fleste skutene som Martin Karlsen AS disponerte. Seinare gjekk dei også inn som deleigar i reiarlaget Astrup Holm i Tromsø.

Firmaet etablerte selmottak i Tromsø, og med tida, eige berederi og lêrfabrikk i Bergen. GC Rieber sin store skoproduksjon tok unna ein god del garveskinn. Seint på 50-talet etablerte ein eit firma i Canada, der både kontor, skuter og selmottak etter kvart kom på plass. Selskinn frå Syd-Afrika, Grønland, Sovjetunionen og Canada vart vidareforedla i Bergen.

Gjennom heile 1900-talet stod GC Rieber som den største og viktigaste private aktøren i norsk selfangst. Og det var denne historia Ishavsmuseet ville fortelje med ei ny utstilling. GC Rieber med Christian Rieber i spissen var snare å takke ja då Ishavsmuseet tok kontakt, og gjennom eit år har det vore tett samarbeid for å få til denne utstillinga, som etter kvart fylde opp 4. etasjen ved museet. Samstundes med utstillingsprosjektet vart det og arbeidd med ei ny bok om norsk selfangst historie og GC Rieber si rolle. Det er Johannes Bjarne Alme som har forfatta boka som fekk tittelen Fangst Forlis Forbod.

Fredag 14. mars var det klart for både utstillingsopning og boklansering. Før utstillinga i 4. etasje vart offisielt opna av



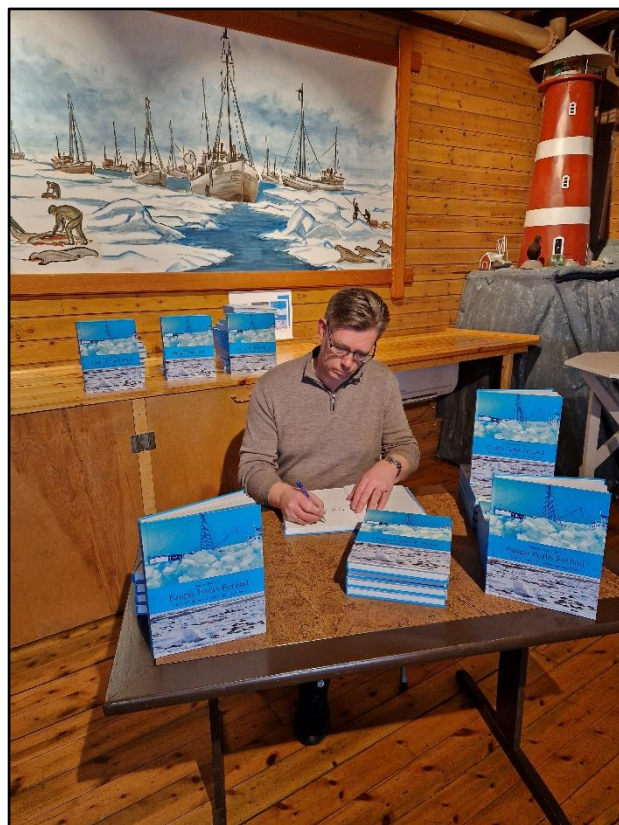
1. visepresident på Stortinget, Svein Harberg, gratulerte med ny utstilling.

Christian Rieber (99) var det talar og boklansering i konferansesalen.

I ein fullsett sal kunne Webjørn Landmark ønske velkomne til denne storstilte hendinga før publikum fekk lytte til Christian Rieber si forteljing om korleis folk før i tida levde av å dyrke mat og å fangste for å overleve. Rieber kunne fortelje at i 1940 dreiv 80 skuter med selfangst. Det var ei berekraftig næring som sterkt bidrog til danninga av mange andre verksemdar, sa Christian Rieber, som var svært glad for at Ishavsmuseet Aarvak ville ta over og formidle historia deira om selfangst.

Selfangsten er i dag for det meste slutt, men Christian Rieber kalla motstanden mot selfangst for «misforstått naturvern» og menneskeleg uvilje mot å sjå avliving av dyr, og meinte det var dette som var hovudgrunnen for at selfangstnæringa måtte avviklast.

Selskapet GC Rieber kom til Brandal og handla med selskinn alt i 1905. Dette syner i protokollar



Forfattar Johannes Alme signerer bøker etter boklansering og utstillingsopning.

frå Peter S. Brandal i Ishavsmuseet sitt arkiv, men selskapet er stort og det hadde ikkje vore unaturleg å samle Rieber-historia verken i heimbyen Bergen eller i Tromsø der Rieber hadde mottaksanlegg og fleire skuter. Men valet vart altså på Brandal. Dette noko dagleg leiar Webjørn Landmark og mange andre rundt Ishavsmuseet sette umåteleg stor pris på.

Christian Rieber og sonen Paul Christian Rieber har hatt god kontakt, og jobba tett med Ishavsmuseet siste året. GC Rieber har, gjennom Rieber Fondene, i tillegg til å skjenke historiesamlinga si, også bidrege med midlar til denne utstillinga, og for å hente og realisere utstillinga av vrakrestar frå selfangstskuta «Brattind», som forliste under orkanen i Vesterisen i 1952. Desse fekk ein Islandsk trålar i trålen sin hausten 2023.

I tillegg har Rieber Fondene også løyvd midlar til boka «Fangst Forlis Forbud» Norsk selfangst og GC Rieber i opp- og nedturar, forfatta av



Webjørn Landmark (tv) delte ut bøker som takk til ein del av dei som har vore involverte i prosjektet. Christian Rieber, Paul Cristian Rieber, Willy Nasset, Ståle Johansen, Åshild Sævik, Therese Myrene, Knut Arne Høyvik og Magne Grimstad.

Johannes Alme. Boka vart lansert denne fredagskvelden der Knut Arne Høyvik samtala med forfattaren.

Fleire gjestar hadde også helsingar å kome med. Først ut var ordførar i Hareid Bernt Brandal som meinte opninga av GC Rieber-utstillinga var ein historisk milepåle både for Ishavsmuseet og Hareid kommune. Vidare sa han at no har Ishavsmuseet fått ei av dei mest omfattande og vektige samlingane i norsk selfangsthistorie. Den største aktøren innan norsk selfangst gjennom 1900-talet har no valt å dele historiene og den unike samlinga med oss her i bygda, det er stort for både museet, kommunen og heile regionen, sa ordføraren, og la til:

– Eg er umåteleg stolt over at Christian Rieber og GC Rieber har valt Brandal og Ishavsmuseet til å fortelje selskapet si selfangsthistorie. Dette stadfestar Ishavsmuseet og Brandal sin status som eit nasjonalt og internasjonalt senter for formidling av norsk selfangsthistorie.

1. visepresident på Stortinget, Svein Harberg, hadde også teke turen til Brandal. Han har gjesta Ishavsmuseet mange gonger, og meiner det er like fantastisk kvar gong, dette fordi der alltid

var noko nytt å sjå og lære. Harberg understreka at ishavsfolket og pionerverksemda til brandølingar på Svalbard med oppstart av gruver hadde vore viktig for å gjere Noreg til ein maritim nasjon. Den norske formuen kjem i stor grad frå ishavsnæringa, og der har GC Rieber vore sentrale, sa Harberg, som også kunne fortelje at han heilt sidan barneåra hadde vore god ven med Paul Christin Rieber og at han hadde kjent Christian Rieber sidan guttedagane. Fylkesordførar Anders Riise hadde også med ei helsing, og han meiner Ishavsmuseet no fullt ut fortener å få status som eit Nasjonalt senter.

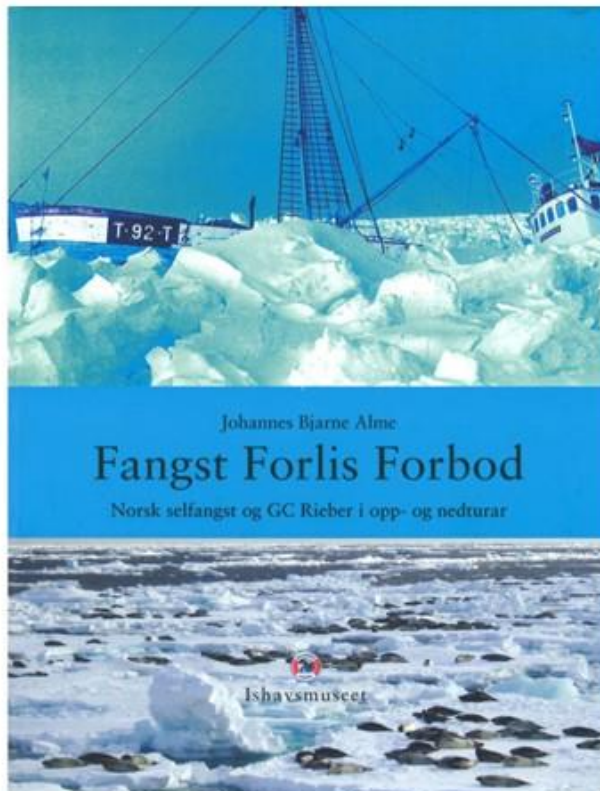
Det er Kurator Åshild Sævik og grafisk formgjevar Therese Myrene som har laga utstillinga i tett samarbeid med Ishavsmuseet. Sævik takka for oppdraget på vegner av seg sjølv og Myrene ved Tegneren AS. Sævik opplyste at lokalet ikkje var det enklaste å lage ei utstilling i, med skråtak og lave kneveggar, men det løyste seg då Ishavsmuseet la fram ønskje om å utnytte desse kneveggane med nisjer og skuffer i veggane. Slik fekk ein utnytta plassen bak.

Så var det endeleg klart for sjølve utstillingsopninga, og det var sjølv sagt Christian Rieber som fekk klippe snora og ønskje alle frammøtte velkomne til den nye utstillinga.

Etter at alle hadde fått sett utstillinga vart det servert saftig og god biff av sel i kafeen.

Ny bok frå Ishavsmuseet

Fangst Forlis Forbod



Fangst Forlis Forbod

Norsk selfangst og GC Rieber i opp- og nedturar

«Fangst Forlis Forbod» er ei faktabasert forteljing om den stolte selfangstnæringa si oppgang og fall – frå isflaka i Ishavet via catwalken i Paris til gateopprør i EU. Johannes Alme tek lesaren med inn i nerven til denne næringa og dokumenterer kor viktig ho har vore for det norske verdigrunnlaget og verdiskapinga i Noreg. Alle som er interesserte i korleis naturtilhøve, demokrati, politikk og rammevilkår påverkar oss, bør lese denne boka.

Boka skildrar både viktige samfunnsmessige utviklingstrekk på 1900-talet og enkelthendingar og drama i ei næring som var avgjerande for arbeidsplassar, busetjing og velferd langs kysten vår, særleg på Sunnmøre og i Nord-Noreg. Kvinnene og familiane si rolle i næringa er spesielt vektlagt fleire stader i boka.

Bestill boka i netthandel på www.ishavsmuseet.no eller spør etter den i din bokhandel.

Vinter i Myggbukta

- John Giæver
forteller nye
historier



(Frå
Ishavsmuseets
arkiv etter John Giæver)

Om hunden har sjel? Spør ikke meg. Jeg vet knapt om jeg har sjel sjøl. Forresten: sjel forutsetter en viss intelligens, etter hva jeg har lest. Men dette sier de vise menn, at jeg så vel som hunden Pelle der borte ved rekka, vi nedstammer begge fra amøber. I utviklingens lange løp utdistanserte så mine aner Pelle sine aner, stor Darwin. Mine forfedre fikk sjel, mens Pelle sine fortsatte uten slik belastning. På hvilket trinn av stigen fikk da menneskene sjela? En vis mann på Spitsbergen mente det skjedde da man fant opp ølet. Mye kan tale for det.

Men det sverger jeg på at mange millioner år vil henrulle før Pelles etterkommere oppfinner den enkleste ting. Han kan nemlig ikke tenke. Avkommet hans vil heller ikke kunne det.

Ja, jeg påstår dette. For en liten stund siden så jeg på at bikkja prøvde å dekke en kjøttlons med den tampen som den står tjoret i. Han dyttet kjøttstykket med nasen godt inn mot rekka, på dekket altså. Det er jo hunders vis å grave ned lonsen. Likevel grov han først mangfoldige ganger ingenting av dekket med nasen og skubbet dette ingenting bort på kjøttet og dytta ingenting godt på plass der.

Jaha, men selv han Pelle innså jo omsider at kjøttlonsen var og forble udedekket.

Hva gjorde han så?

Han brukte slakken i tjoringstampen til dekke. Det var ganske gløgt, vil man si! For han fikk jo

vitterlig atskillelig tau plassert ovenpå skatten sin. Inntil han glad og fornøyd gikk unna rekka og dro tampen etter. Da forsvant jo overbredselen hans, og kjøttet lå der bart igjen. Pelle forsto ingenting. Han gikk tilbake og tok til å dytte tau på kjøtt på nytt. Og dette gjentok han seks ganger før han ga opp problemet uløselig, åt opp kjøttstykket, trødde rundt sin egen akse fire ganger, som om det var høgt gras på plankene, - og la seg med et mistrøstig sukk. Tenke? Han pelle? Nei! Han følger utelukkende nedarvede instinkter. Presis som katta når ho sikter på linoleum og meget nitid graver ingenting som helst over sine ekskrementer med den instinktmessige overbevisning at nå har ho skjult sin brede.

Medgis skal det at man kan lære en såkalt klok hund til mangt. Men tenke sjølstendig, det formår ingen bikkje. Bet you!

Det var radiotelegrafist Hilmar Wiik som doserte denne påstanden om bord i «Polarbjørn» under overreisen fra Ålesund til Myggbukta. Wiik var fra Hamar, og han visste mye om alt. Pelle, stakkars, var en ordinær kjøter fra Hareide, og gudene må vite hva han visste om noe.

Skjebnen maket det slik at Pelle også kom til Myggbukta. Foruten telegrafisten lå to fangstmenn der, og Mikal Brandal fikk Pelle i spannet sitt. For Mikal var det ett fett om hundene hans hadde sjel og kunne tenke sjølstendig. Hovedsaken var etter hans mening at kjøterne var dumme nok til å like å sitte foran siden hans. Så kunne de drive tankevirksomhet på overtid.

Men nå er det så at etter hvert som en kar blir glad i hundene sine og tar til å betrakte dem som kamerater mer enn som slaver, ja, etter som dette gradvis skjer, føler han solidaritet med dyrene og forsvarer dem på alle vis. Det samme føler og gjør hundene overfor ham. Om de da finner at han er verdt det.

Så telegrafist Wiik og fangstmann Brandal hadde mang en interessant og ofte heit diskusjon utover høsten angående tankeevnen hos hunder i sin alminnelighet og hos Pelle i særdeleshet.

Tidvis kunne saktens Mikal ha sine tvil med hensyn til Pelle's åndsevner. Urimelig var det da at et forstandig dyr kunne bli så umotivert begeistret for en overlegen predikant og baktaler som denne Wiik. For det ble åpenbart alt i august at gnisten var en slags gud for Pelle. Den logret og smisket for ham aldeles uanstendig. Den hylte av fryd verd synet av denne selvgode gestalten. Den vred på seg og danset som en regndoktor i Afrika for å tiltrekke seg Wiiks oppmerksomhet. Ga han den en klapp, svimte bikkja formelig av i ekstase.

Men Wiik var gjerrig med kjærtegn. Som guder vel bør være det.

Pelles overstadige kjærlighet overfor et så uverdig idol ergret Mikal. Han grunnet over hvilke skjulte egenskaper gnisten kunne ha, og som bare Pelle hadde oppdaget. Han forela mysteriet for den andre fangstmannen, Andrew Stange, og de grublet i lag. Men noen forklaring fant de ikke.

Ifølge gjengens vurderingsnormer på Sunnmøre og i nordre Reindalen var Hilmar Wiik en skit viktig blei, - en sjøloptatt pratmaker og en selvbeundrende egoist.

-Eg har tenkt en del på dette, sa Mikael, - men eg har til denne dag inkje funne eit einaste menneskjeleg trekk hos emissæren våres, som kan være tiltrekkjande for folk eller fe. Det er meg ein ulauseleg gåte kva bikkjetarmen er så overbegeistra for.

Anders lo. Han var enig. Men dyr bar nå mindre mål og meninger enn folk. Det visste han, for heime på Elgå hadde de engang ei mannevond purke som hatet all menneskeheten. Den beit drengen, og den flådde stakken av budeia. Men den elsket slakteren, smøg seg inn til ham som en kjælen kattunge. Om dette ble det prata mye

i Reindalen lenge etter at purka var stukket og skåret og partert og spist. Noen mente at det kom av sjelevandring, sånn altså at slakteren hadde vært en brukbar geit i et tidligere liv, eller muligens purka en slaktermadam. Andre mente at slakteren måtte utskille en spesiell lukt eller dunst som purka likte.

Dette siste var nok det mest sannsynlige, trodde Anders. Og ettersom jo telegrafist Wiik unektelig hadde lagt seg til en ganske individuell odør, kunne det vel hende at hunden hadde sans og smak for denne særlige parfymen og – ja, det er mange merkverdigheter hos dyra som vi mennesker ikke forstår.

-Neinei, humret Mikal, - det kan da inkje vera rimelig. Han Pelle har då ein fin nase.

-Han eter no helst bederva kjøtt, har je sett. Smaken kan itte diskuteres, veit je.

Og nærmere løsningen kom de ikke, Mikal var en skøyer. Hver dag når han skiftet drikkevann hos hundene, moret han seg med å tømme vassfatet i hue på dem før han fylte på nytt. Dette var jo en simpel strek, og Pelle likte det ikke. Derfor veltet hun like godt fatet sitt når Mikal kom drassende med bøtta. Men Mikal var ikke den som ga seg en liten spøkefull fornøyelse. Pelle fikk hele vassbøtta over seg.

-Du lura inkje meg, knegget Mikal godmodig. Pelle ristet seg forskrekket og så tankefullt etter plageånden.

Og neste dag fant ikke Mikal noe fat hos Pelle. Han lette en stund, og til slutt fant han det jo. Hunden satt uinteressert og så på; men nesen var svart av jord.

-Altså he du greve det ned, din rakkar, undret Mikal.

Det hadde riktig nok Pelle gjort. Hunden var dritlei av den kalde skvettingen. Så veltet han først fatet, og da ikke den manøveren hjalp, grov han det ned i auren. Så pass vett har da sjøl en bastard frå Hareide!

-Ka seier du no, gnisten? Forhørte Mikal seg. – Var ditta også instinkt, eller var det en tankje?

-Det var da som pokker! Sa Hilmar Wiik. – Det ville jeg ikke trodd.

-Ska sjå at hondane frå Sunnmøre er meir intelligente enn ein skriftklok nøkkelpikkar frå Hamar.

-Bare slumpen, svarte Wiik brysk, ikke *bare*, visst. En dag var det slutt på bikkjekjøtet, og så fikk dyrene graut av noe muggent havremel man fant i ei tønne i proviantskuret. Det er en tarvelig meny, og stor delikatesse ble ikke grauten, da Anders spedde på med harsk margarin. Men over milevide sletta ved Mackenzie Bay var ikke en moskusokse å se, og bayen var isfri og uten sel.

Hundene lepjet i seg litt av grauten og grein mismodig på nasene. Dette var i sannhet fattigmannskost.

Ei natt sleit Pelle seg og forsvant. Han ble borte hele den dagen. Men ut på neste morgen våknet karene av et forferdelig bikkjeleven.

-Bjønn, skal dokker sjå! Ropte Mikal og før ut med rifla.

Men bjørn var det ikke.

Det var Pelle som kom med kjøtt til gards.

Langt nord i fjellet så de ham med fire moskusokser. Han ertet dem etter seg, og han var på god vei mot stasjonen med dem. Når de stanset, jog han beljende på dem og tirret dem til angrep. Ved hvert utfall kom de nærmere huset – femti meter, et hundre meter. Langsomt, men sikkert. Noen ganger la han seg ned og kvilte, rett foran flokken; men straks de leet på seg eller tok til å ete, skvatt han opp og glefset i vei. Oksene etter. De hadde instinktet i orden. For dem var Pelle en varg. Og varg kunne jages, sa generasjonene erfaring dem. Altså jagde de ham. Men Pelle dirigerte og bestemte kursen.

-Vi får gå opp og hjelpe ham, foreslo Wiik.

-Og bære kjøttet heim? Spurte Anders. – je synes det er greiere at det kjem hit på egne bein. Den luringen har sikkert meint å plassere

provianten midt på tunet her, om je itte mistar me aldeles. Så nå setter je på kaffien og så fær vi sjå.

Det fikk de. Ut på ettermiddagen stoppet oksene og ble stående som naglet. Nærmere enn fem hundre meter fra stasjonen var det umulig for Pelle å rikke dem. Og forståelig var jo det, slik som de andre bikkjene bar seg. Dummere var ikke stutene, enn at de stanset der med elleve hylende varger foran seg.

-Det eineste je har å utsette på denne manøvreringa hass Pelle, måtte være at han kunna valgt se litt yngre dyr med mørere kjøt. Dissa biffane er uhorvelig seige.

-Stakkars Pelle! Sukket Mikal. Aldri er dokker fornøyd. Men du skjyna no vel det, Anders, at det var inkje oss han tenkte på. Han såg seg ut de dyra som hadde mest bikkjekjøt på seg. Men ditta bevisar vel at ein hond kan tenkje, gnisten?

-En gang iblant, kanskje, svarte Wiik med munnen stappfull av Pelles harde moskus.

-Jaja, smilte Anders, - Det der var no likevel en slags lita innrømmelse fra det holdet.

Men dermed var saken ingenlunde utdiskutert, Radiotelegrafist Wiik var ikke den mann som firte på en uttalt mening. En gang sagt betød fastslått for alltid. Så sta kan en ekte nordmann være at han, lik sin stortingsmann, benekter endog kjensgjerningene. Forhutelig kjedsomt er det med en slik bukk der bare tre mann er sammenstuva i en trang kåk.

Men så tar fangsten til i oktober, og to av dem drar på ukelange turer over det vide land. La så den urikkelige profeten sitte der og pikke med sin nøkkel og prate visdom med seg sjøl.

Enig blir man jo aldri på overvintring. Minst av alt når det gjelder metafysiske problemer som strekker seg langt ut over de ueniges oppfatningsevne.

Det har vært sakt så mye og skrevet så mangt om den tærende ensomheten på arktiske overvintringer. Nå kan nok et individ føle seg

like aleine i en millionby som i ei hytte på Spitsbergen. Men ensomheten er ikke det verste på vintring.

Ensformigheten er verre.

Best klarer han seg som har indre ressurser å ty til, og hun som er indrent likeglad. Arbeid er den beste medisin for nerver og sinn. For alle.

Fangstfolk har det enklest. De er på farten hele vinteren, og noe nytt hender støtt. Man råker på spor av bjørn og følger det – med resultat eller fåfengt. En snøstorm ryker opp, og man sliter kanskje for livet i noen timer. Hundene stikker av med sleden en gang iblant, og man vaser i sporet timer på tamp, - knoger det eitreende raseriet av sjelen og blir hilst med ellevill glede av kameratene som har kjørt sleden fast i en skrugard eller mot en bergnabb. Ja, så kjører man mil etter mil på bløt fløyels snø en uendelig tyst stjernedag i mørketida, og man sitter på sleden og småfryser med is i øyenbryn og under nasen. Hundene labber i lett drev og pusten deres driver over dem som kvite ånder. Eller man kommer frostsitrende til ei hytte sein kvelds og fornemmer den første varmen fra båtovnen i kroken. Man suger den første fuktigheten av smeltende snø ned i en ørkentør strupe. Og det er et himmelsk kjærtegn og den salighet som aldri glemmes.

Dessuten er alt landet en bok, der ett og annet dyr er illustrasjoner og der teksten er dyrespor. For enhver som evner å lese.

Nei, egentlig ensformig lever ikke fangstmannen, så aleine han enn kan være.

Telegrafistene på værstasjonene har det verre. En enslig radiomann på en utpost har det verst. Han henger i brakka døgnet rundt med reglementer og observasjoner hver fjerde time. Han stiller for seg sjøl mellom «nettene», koper litt, spiser litt, leser litt, sover litt, drikker mye og super kaffe hele døgnet. Han er ensom og kjeder seg gudommelig. Vel, han lytter i radioen og lytter på nøkkelen med fjerne kolleger som

også kjeder seg. De prater om kjedsomheten og teller sammen de dager og måneder som gjenstår i dette hvite helvete av ensformig ensomhet. De prater om og misunner Mikal og Anders som er Per og Pål som er frie menn på tur over øde vidder uten instrumentbur og uten vekkerklokke og uten bensinmotorer. Det er jaggu forskjell på klokkelenkede slaver og de uavhengige slitere under Herrens måne og stjerner.

Ja, det er det. Og derfor skal det ikke undre noen at telegrafist Hilmar Wiik er lei og kei og gretten, mat trøtt og aftentrøtt og smått nikotinforgiftet alt natur. Et utadventt menneske må ha noen form for opplevelser og underholdning. Ellers tøyas nervene for hardt. Hilmar Wiiks nerver var ikke særlig arktiske. Han følte seg innestengt. Og han var faktisk i bur.

Arbeid? Javel, men med hva? En mann uten hobbyer eller interesser eller forevirkksomhet i det hele?

Så når Anders og Mikal kom fra tur og den første gjensynsgleden var utslitt, var telegrafisten vrien og vrang, skvetten og irritabel. Og ettersom det i Myggbukta, om vinteren, ikke er så mye å krangle om, måtte man jo nøye seg med de samme forterpede emnene.

Hunder hadde fremdeles ingen sjel, og Pelle var fortsatt ute av stand til å unnfange en logisk tanke – nedgraving av matfat og henting av transportert proviant uansett.

-La så være! Eg er fordømme meg like glad med sjela hans Pelle. Han er ein god hond, sa Mikal arg.

-Je er heller itte interessert i å krangle bare for kranglinga si skyld. Slo Anders fast.

-Ja, men hør nå her, gutter. Vi kan da vel diskutere en sak. Det må da være innlysende at jeg har rett. Dere skal i alle fall medgi det.

Det ville de ikke. Det kunne de ikke. Og nå var diskusjonen i full gang att. Til Wiik måtte ut og ordne med ny «mat».

-Han er verre enn fanden sjølv! Sukket Mikal oppgitt. En møring knyter seg lett, og Pelle var hunden hans.

-Han har mus på høyloftet! Han har fått sjela hans Pelle som en klump i sagflisa, mumlet Anders. Med sitt døle-gemytt var han den mest sindige av de tre.

-Eg bakar brød i kveld og kjører alt i morga, sa Mikal.

-Je au, sa Anders.

Så rømte de ut til sin egen ensomhet. Det falt dem ikke inn å tenke på at telegrafisten kunne ha det vanskelig med sin egen sjel.

Men hva nå Pelle angår, så må det være tillatt å tro at han av hele sin sjel beklaget det korte besøket hos hans ofjelge gud. Hva han tenkte i den anledning er det ingen akt å vite.

Ingen dør av ensomhet eller ensformighet. Vel nok kan man ikke regne med å overleve absolutt alt på vintring heller. Ikke skjorbuk eller beriberi om man ikke tilfører legemet vitamin C og B. Ikke ulykker alltid. Og ikke magesår eller infarkt. Men av kjedsomhet dør ingen.

Det hender for øvrig at sinnet får større vidde og friske impulser med den nye sol og den nye vår. Da hender det sådan at en mørkesjuk kar slipper det nye lys inn i seg og finner splitter nye erkjennelser.

Som for eksempel telegrafist Hilmar Wiik, da Pelle en dag krafset på døra til radiorommet og satt der med Wiiks armbåndsurs i kjeften. Han hadde mistet det en dag i mørketida.

-Nei, takk skal du ha! Ropte Pelles gud. – Du er da en flink bisk, må jeg si.

Ja, det var Pelle. For etter ei tid kom han med en skinnvått som sola hadde brånet fram av snøen. Og den tilhørte også Wiik.

-Har man sett på maken! Skrek telegrafisten. – Du er jo rene sjeniet. Jaså, Pellemann, onkelen din får klappe deg litt til takk da.

Noe så herlig hadde vel Pelle aldri opplevd hverken på Hareide eller på Grønland. Han styrtet snusende omkring og brakte guddommen overhånder et skrujern, en skrunøkkel, en utslitt tannbørste, en mest like slitt underbukse med atskillig meget mer.

Og da Hilmar Wiik til slutt satt på sin krakk med Pelles hode på kneet, og da han så inn i Pelles brune, gode, tilbedende øyne, da demret det for ham at han hadde tatt feil, i allfall én gang i sitt liv.

For en sånn hengivelse kunne ikke noe vesen prestere uten å tenke logisk, - uten en klar bedømmelsesevne og uten en øm og alt tilgivende sjel.

Denne oppdagelsen overrasket og rørte og imponerte Hilmar Wiik i den grad at han fikk tårer i øynene.

-Du store all verden, hvisket han betatt, - det er da aldeles utrolig at en fornuftig mann kan labbe seg ut så helt graverende. Du er jo *klok*, Pelle! Og til Mikal og Anders sa han i dyp overbevisning: - Dere hadde rett, gutter. Den hunden er intelligent. Og sjel har den! Bare se inn i de øynene!

-At du itte såg inn i dem i haust! Flirte Anders.

-Vi kunna spart oss mykje krangling! Sukket Mikal.

-Vel, all right! Svarte Hilmar Wiik krigersk – vi hadde sikkert funnet på noe annet å diskutere. Men ingen må snakke nedsettende om Pelle heretter. Han elsker meg og beundrer meg.

-Ja, da må han jagu være skarpsynt! Sa Anders tørt.

-Og nøysom! Sa Mikal.

Returadresse:
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28
6062 Brandal

Porto Betalt P.P

Avtale 617108/7

Franzefoss

FRANZEFOSS GJENVINNING AS



Avfallshandtering – Totale løsninger

- Containrarar
- 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