

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 3– 2025 27. årgang kr. 90,-



Våre ishavsviser: Med lengsel så vil jeg fremføre

Med lengsel så vil jeg fremføre
en sang i den ensomme natt.
Langt borte fra venner å kjære,
vi er nu så ene og forlatt.
Her ute på ishavets bølger
så rastløs vi tumler omkring.
Forkast ei den hilsen som følger,
til norge med iskolde vind.

Ref: Vi seiler for velstand og lykke, vi seiler
for far og for mor, vi seiler for dem vi har kjære,
og for flagget som vaier om bord.

Her er ingen sol ingen sommer,
her vokser ei roser på eng.
Her høres ei musikk og trommer,
her er ingen oppredet seng.
Vi må imot bølgene kjempe
og mang engang ser vi vår død,
men vi kan ei annet oss vente,
som på havet skal tjene vårt brød.

Jeg haver også et ord til de store,
som lever så flott og galant.
De skulle i sjøgang få klore,
så tenker jeg stasen forsvant.
Ti vårt skip er ikke som arken,
ei vårt mannskap som Noas der gikk,
ei lik eder en søndag i parken,
og grundstøt på Ararat fikk.

De går på broderede tepper,
og nyter den fineste kost,
mens vi spiser saltkjøtt og erter,
som fortæres i sjøsprøyt og frost.
Din hyre er vist også bedre,
dine lommer av penger er full,
men i døden du får ikke mere,
end et klede og tre skuffer muld.

Du kunne vel få andre tanker,
når kommandoen i stormen den lød,
og du viste at to rotne planker,
var alt mellom liv og død.
Da var det ikke formeget
om du sendte en hilsen til dem,
som haver sin sommer henlevet
i fare på ishavet hen.

Så mang en stolt skute på havet
har krænget for snehvite seil.
Så mang en kjekk gutt begravet,
under havets urolige speil.
Vi seiler for velstand at bære
hjem til vår fader og mor.
Vi seiler for Noriges ære,
og for flagget som vaier om bord.

Jeg lenges mod gjensynets glede,
ak mon hun bare er tro.
På strandbredden står hun og venter
der møtes de elskede to.
O, kvinde ditt hjerte utgrunde,
visst ingen makter på jord
du smigrer med hånden og munden,
Mens falskhed i hjertet ditt bor.

I vårt hjerte vi bærer et minne,
med vemod der fengslet enhver,
at billede er av en kvinde,
som vi holder så inderlig kjær.
Ja, tungt er det for oss at skille
det kan ei beskrives med ord.
I frå min elskedel ille,
det kjæreste vi eier på jord.

Til slutning så vil jeg nu sende,
en hilsen til far og til mor.
En hilsen fra venner og kjære,
vi lever jo alle om bord.
Og sangen den har sine grunner
og dikteren selv da han dro
på sjøen for smilende munner
og hyre på ishavet tok.

Forfattar:
Lars Sundgot, Ulsteinvik

Isbjørnen

Hans Sætre fortalde denne historia. Han var i tynna, og skuta låg fast i isen. Mannskapet var på isen og drog om bord skinn. Dei hadde fangst liggande langt unna, og skuta kom ikkje fram til fangsten.



Han sto der i tynna og heldt auge med mannskapet. Isen var litt utrygg, så han heldt kikerten fast på karane. Det var 9 mann som kom i rad og rekke med kvar si drog med skinn. Så var det at han oppdaga ein isbjørn som kom luskande etter mannskapet. Avstanden var stor, så han fekk ikkje advart dei.

Isbjørnen kom nærare og nærare. Så steig han med framlabbane på skinna til den bakaste av karane. Mannen snudde seg for å sjå kva som heldt igjen. Då stirra han bjørnen i augo. Han var snar med å sleppe dragartaua å legge på sprang. Dei andre karane slepte også taua og fylde etter mannen som kom springande i ei rasande fart fram på sida med dei og gaula og dei vart klar over kva for kamerat dei hadde fått besøk av. Dei hadde ikkje med våpen, så her var det berre å kome seg langt unna. Men bjørnen var fornøgd med fangsten, så mannskapet slapp med skrekken. Bjørnen la seg til å ete på skinna. Frå skuta sende dei fram ein skyttar, han fekk livet av isbjørnen. Så i byte med nokre kvitungeskinn fekk dei eit flott isbjørnskin. Men den farta som karane fekk når dei oppdaga bjørnen, ja det kosa Sætre seg over 30 år seinare.

**

Stor fjøre

Skipper Hau-Johan var skipper på Aarvak på sildefiske. Ein dag kunne ein høyre Johan jamre seg i radioen over at nota deira på Aarvak var for grunn, han nådde ikkje ned på silda, når ho sto så djupt som ho gjorde no.

«Einaste vona mi no,» sukka han, «e' ei overhendige stor fjøre!»

Innhald

Ishavstur for 60 år sidan	side 4
Vesterisen 2025	side 12
Fartøy med <i>Polaris</i> -namn	side 15
Fangstveteranens siste hvilested	side 28
Lasteskipet DS Albr. W. Selmer	side 30
Eit 100-års minne	side 34
Når førerhunden bestemmer	side 37
Frå bokhylla	side 39
Frysefart i aust	side 42
Frå arkivet	side 47

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

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

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

www.ishavsmuseet.no

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Kvitungen» 1982.

Foto Kjell Arne Fagerheim

ISSN 1891-9480

Ishavstur for 60 år sidan:

Spennande selfangst på Vesterisen

Av Magnar Lid

I mars 1965 var eg så heldig at eg fekk meg ishavs plass, som det var sagt, om bord i selfangstskuta «Flemsøy» frå Hareid. Eg var berre 17 år, men hadde likevel rokke om lag 1,5 år utanriks, på fjerne farvatn.

Reiarlaget Flemsøy hadde eiga sjøbod på Hareid, der låg båten då eg gjekk om bord den gongen, og tok på land utstyret som dei hadde brukt på sildefiskeri.

Så då var vi elleve fangstfolk som skulle på selfangst i Vesterisen, i tillegg kaptein, førsteskyttar/bestmann, to i maskina og to i byssa.

Eg helsa på mannskapet og naturlegvis på skipper Karl Brandal, som hadde ord på seg å vere ein av dei dyktigaste ishavsskipperane her omkring. Skuta skulle på selfangst i Vesterisen ved Jan Mayen, ein tur på om lag to månadar.

-Det kan gå litt vilt føre seg

Eg hugsar at Karl tok meg tilsides ei stund etterpå eg var komen om bord og sa til meg: -Du skal vite at eg følgjer med deg heile tida. Som yngstemann har eg eit spesielt ansvar for deg. For det kan av og til gå litt vilt føre seg på desse turane, skal du vite! Sa han. -Men det skal nok gå hivandes skal du sjå, det gjeld og bruke hovudet og augo.

Dei som hadde hatt han som skipper gjennom ei årrekke sa til meg at han ikkje berre sa dette for å seie hei, nei han meinte alvor i kvart eit ord.

Bunkringa tok fleire dagar

Så var det å starte å ta om bord utstyret som skulle brukast i isen. Dette gjekk mange dagar, også om bord i skuta måtte skje ting.



*Flemsøy under fangst i Vesterisen, her i 1958.
Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.*

Sildebingane i lasterommet måtte på land, der skulle spekk tankane på plass. Desse for ekstra bunkersolje og seinare til selskinna.

Fangstbåt som livbåt, ekstra ny sertifisert redningsflåte, ekstra sterke batteri på skipsradioen, og ikkje minst proviant for turen. Trur vi tok med ein ekstra vasstank også?

Spekk tankane låg lagra på Brandal, det var litt av eit musk å få dei på plass ned i rommet. Alt av utstyr måtte forsvarleg surrast og stemplast av. For overseglinga vinterstid frå Noreg og bort under iskanten, om lag tre til fire døgn kunne vere så som så.

Lite fribord

Eg hugsar eg var heime ei helg medan det var klargjering. Då eg kom om bord igjen, hadde dei vore å bunkra fullt både faste dieseltankar og spekk tankane.



Flemsøy utanfor iskanten. Foto Harald Johnsen

Eg var overraska over kor tung og lågt båten låg. Eg tenkte mine tankar om havet, overseglinga og ikkje minst lite fribord. Men dette heldt eg naturlegvis for meg sjølv.

«Flemsøy» hadde fått sett inn ny hovudmotor dette året, ein 700 hk Wichmann, (Rubbestadnes) som dei var kalla før. Før dette stod der ein om lag 450 hk Crossley nedi holet. Så krefter hadde vi nok av. Kanskje i meste laget for ei gammal skute i nærkamp med metertjukk is.

Kunne ikkje legge ut den 13.

Hakapikar, knivar, knivstål, bryner, våpen og ammunisjon var naturlegvis med i rikelege mengder, endatil dynamitt. Denne skulle brukast til å sprengje skuta laus frå skruisen om ein vart liggande faste.

Så var vi klare for avgang frå Hareid den 13. mars, men det var ein viktig ting som stod att. Vi kunne ikkje kaste loss før etter midnatt, slik at vi kunne lese den 14. på kalenderen. Årsaka

var naturlegvis att den 13 bar ulykke og utur på havet med seg, dette var Kong Neptuns lov og tradisjon.

Sterk kuling frå nordvest

Då klokka bikka midnatt vakna Wichmannen til liv, og førte oss ut forbi Kvitneset og vidare på kursen mot det opne havet på veg til Vesterisen. Utpå morgonkvisten fekk vi oss ein sterk kuling frå nordvest, med ein heil del sjø inn på dekket. Skuta låg djupt i sjøen.

Fangstfolka låg i baugen

«Flemsøy» hadde som einaste av vesterisskutene stålbakk over baugpartiet, og dermed låg kappa, lugarnedgangen forut, i le for vår og vind. Det var der forut nedunder baugen fangstfolka, (ulvane) som dei sa, hadde sine køyer og sine få eigendelar. Akterut låg skipper, førsteskyttar, maskinfolk og byssepersonalet.

Kom inn i rutinane mellom sjøsprøyt og grov sjø. Eg hadde rortørn i 7-tida om morgonen, så det var å sjå seg om og springe attover dekk, før han «Rasmus» kom på besøk og dekte både meg og heile dekket med frodande sjø. Overseglinga

vart no bra den då vi kom oss lenger ut i havet. Rutinane om bord gjekk seg fort til: rortørn, frivakt, mat og søvn.

Sjekking og vedlikehald.

Snikring av knivslirer, overhaling av skafta på hakapikane og spleising av dragartau. Ein hakapik er eit avlivings verktøy som ein stålfeisel i eine enden, og ein spiss i andre enden, med eit treskaft på vel ein meter. Eit dragartau er eit nokre meter langt tau, med lykkje i enden. Dette drog ein dyr og skinn nærmare båten.

Vi gjer oss klare for fangst

Etter 3-4 døgn med snittfart på 10 knop kunne vi sjå iskanten tydeleg på radaren. Nå vi møtte lausis i flak som dunka i skutesida, forstod alle at no var vi der snart. Eg som førstereis høyrde og spurde desse meir garva fangstmennene om mange ting. Og eg fekk gode og lærerike svar, frå elle som ein.

Det var enda nokre dagar før fangstinga kunne starte opp. Denne tida brukte vi til å gjere oss spennar klar til fangst, mellom anna å montere opp jollebommane. Dette var to korte stål bommar vi festa til masta, ein på kvar side, over vinsjen. Desse brukte vi når vi drog skinndungar og dyr ifrå langt inne på isen og til skutesida. Utrusta med mange hundre meter med vaier verka dette supert. Når dungane kom til skutesida, huka vi dei i storbommen og heiv det inn på dekk.

Stadig tettare og tjukkare is

Etter kvart som vi gjekk framover og inn i isen, merka vi at den vart tettare og tjukkare. Éin og annan kraftig smell i skutesida var også eit teikn på at sjølve isbaksen der selen var nærma seg. Førsteskyttaren, den erfarne Anton Pilskog, var på tur oppe i utkikstønna for å kikre framover. Først og fremst for å sjå korleis isen vi stemna mot såg ut, og for å forsere den på beste mulige måte.

Utfordrande navigering

Det var radioforbindelse mellom tønna og brua, som regel kom beskjedane frå han i tønna. Styr



Flemsøy i Vesterisen 1976. Foto Ragnar Thorseth, Ishavsmuseets arkiv.

klart fram i gjennom her, det var vi mannskapet som regel som styrte både ror og litt motor. Med skipperen med årvakne blikk med kikkerten i handa ved sidan av, i eit hjørne på brua. Av og til kom maskinisten opp på brua, og lurte på om vi hadde kontroll på stigninga på propellvengane og samtidig turtalet på Wichmannen, som mol som ein katt nede i kjellaren. Om ikkje desse to komponentane var synkroniserte, fekk vi noko han kalla kritisk turtal. Det var visst verre enn å banne i kyrkja, meina han.

Jobba oss innover i isøyde

Så var endeleg fangstdatoen komen, vi kunne starte fangstinga der vi eigentleg var i isen. Isen vart så tettare og meir trøblete å forsere for oss. Vi merka godt kor «Flemsøy» vart vanskelegare å styre. Ho skar i sikk sakk mellom steinhard og slakkare is. Vi bauga vår eigen råk, innover og innover i isøydet.



Flemsøy. Foto Knut Myklebust

Dei fyrste dyra

Etter nokre timar så såg vi at vi ikkje var åleine. Svart dieselrøyk langt der framme, fortalte om bauging mot same målet. Vi visste kven båtane var, snakka på sendaren om daglege ting, isforhold, om teit eller slakk bauging. Men ein ting var det heilt stille om på radio, var dei i fangst eller ser dei dyr?

Vi fekk oss nokre få enkle dyr langs råka vi braut oss. Desse tok vi direkte om bord, ved at vi hoppa ned på isen og drog dei til skutesida. Desse vart skotne frå båten, frå bakken framme eller frå galgedekk akterut. -Det vart ikkje så mange denne gongen, sa skipperen. Og med sitt gode smil la han til: -Men det var no so pass at vi har fått blod på tann kara!

Måtte passe oss for hettakallen

Den store draumen var no å kome fram på desse store kasteplassane til selen. Desse vart kalla selkast. Her kunne isen over store strekk vere svart av sel.

Selen vi fangst var klappmyss, og i kasta låg som regel mor og barn på isen, faren,

hettakallen, lurte i bakgrunnen, både oppe på isen og i sjøen. Denne karen måtte vi vere på vakt for heile tida, ingen smågut å kome ut for dette. Vi fekk ein god del dyr på vår veg, så eg som uerfaren fekk lære meg å flå skinna av selane, og dette vart utført anten på isen eller om bord på dekket.

Tre lokale menn i mannskapet

Vi var tre mann frå vårt nærmiljø (Ørsta) i mannskapet denne turen. Det var andreskyttar Ivar Skare frå Åmdalen, Arvid Berknes og eg frå Berkneset. Dei to første er dessverre ikkje blant oss lenger.

Fare for press og skruing

Bauginga vidare fram gjennom isen starta å gå saktare. Så vi måtte nok til å auka maskinkrafta, for å klare å bryte opp store isflak, og samtidig behalde fart framover. Det at råka vart klappa fortare i saman bak oss betydde berre ein ting i følgje dei med erfaring: Det var stort press og skruing i isen rundt oss, skuta fekk hardare medfart.

Kunne ikkje stoppe for lenge

Stoppa vi for lenge for å få dyra, vart det tyngre og tyngre å løyse skuta, så skruinga auka på. Men det er no veldig sterkbygde båtar desse selfangstskutene, doble spant i heile båten.

I tillegg ishuda og ishud av stålplater i baugen og tett i tett med kraftige stålklavar rundt heile stammen, festa med grove gjennomgåande boltar. Som vern rundt propell og ror hadde «Flemsøy» noko som vart kalla isfinnar. Dette var to sterke stålbjelkar som knivar, som stod ut frå sidene nede ved stilken.

Slakting

Det var skipperen og skyttarane som bytte om å stå i tynna og kikre og speide rundt i alle retningar. Var det noko å sjå, så endra vi kurs mot dyra. Kom vi ikkje nær nok var det å hoppe på isen med hakaipiken, kniv og dragartau. Når dyra var avliva og flådde, kom dei frå båten dragande med jollevaieren, så var det å bunte i saman skinna og vinsje om bord. Slik gjekk



Flemsøy fast i isen, Polartind bak. Foto Nils Inge Herskedal.

dagane i eitt par vekers tid, vi var bort i eit par små kast og fekk oss ein heil del dyr.

Fanga av skruis

Ein kveld låg vi stille og flådde masse dyr som låg på dekk, det var måneskin og fint kaldt vær. Plutseleg høyrde vi ei knaking og bevegelse i båten, for dei med erfaring var dette kjende ting, det var skruing og auka press i isen rundt oss. Skipperen gjorde forsøk på å bakke skuta laus, men etter fleire forsøk måtte vi konstatere att vi stod blegg faste i skruis.

Ein føler seg litt nomen når slike krefter og overmakt går til angrep på skuta og heimen vår, der i kalde polarnatta med minus 30 grader. Siste rådet vart satt ut i livet der å då. Vi fekk ned lange bambustroder frå galgedekket. Festa dynamitt på stengene. Dermed var vi klare for sprenging av is som hadde pakka seg rundt skroget.

Heile skuta skolv

Smellane som kom var ikkje små. Det var kraftige skjelv i heile skuta. -Ver forsiktige att med propellen og roret, ropte skipperen. Han hadde tydelegvis vore borti desse leikane før, gjennom eit langt og strevsamt liv på ishavet. Etter eit par timar med denne bombinga, var det på nytt klart for han Karl å prøve i å få ho laus. Med full kraft frå Wichmannen og svinging på roret frå babord til styrbord heile tida, så starta ho pinadø å sige fram. -Ja, ja, ropte Karl utigjennom rorhusglaset, det er godt å ha både krefter og dynamitt når han Gamle-Erik er ute etter oss!

Dårleg nytt over radioen

Då vi fekk om bord skinna frå siste flokken sel vi tok, kom det dårleg nytt frå radioen. Vêrmeldingane kunne melde oss om full nordleg storm allereie neste dag. A ja, vi måtte nok få oss ein påskestorm i år også, vart det sagt mann om mann i mellom. Vi låg då så langt ute ved iskanten at det beste var å kome seg utføre, som det vart sagt. Så dermed vart det å gå gjennom slakk is nokre timar, utover mot det opne havet.

Sjøen var høg og det dreiv frå bøljetoppene.

Då vi kom ut i det fri, låg der andre skuter i same ærend, dette forstod eg var avtala skipperane i mellom. Eg hugsar at den eine av skutene var «Furenak». Så låg der nokre skuter frå Nord-Noreg lenger vest. Vinden hadde auka på kraftig, og sjøen var høg, og det var sjødrev frå bøljetoppene.

Alt fraus til

Det vart så ising om bord. Alt som kom innanbords av sjø og skvett frå havet fraus til is på båten over alt. Ein vaier kunne verte 10 cm tjukk på berre ein augneblink, vinsjen berre ein isklump, og rekkene var også veldig innefrosne av is. I slingringane var det håplaut å fote seg på dekk. Dette verka inn på stabiliteten på båten, så dette måtte vi følgje med heile tida. Her var det berre ein ting som nytta, og det var å gå laus å hogg og banke vekk isen.

Ragnarok

Snøkaven var no komen med full kraft, og vi såg nesten ikkje dei andre skutene. Dette meiner eg var skjærtorsdag. Dette vart inga draumepåske, sjølv om vi hadde både is og snø. Sjøane vart opp i store høge dønningar når dei nærma seg iskanten. Så vi flytta oss litt lenger frå dette ragnaroket som skjedde, kvar gong dønningane kolliderte med iskanten.

Stygge lydar og øyredøyvande støy

Vi høyrde stygge lydar og ein øyredøyvande støy som ein stor foss, dette når metertjukk is vart knasa i stykke av dei mektige bølgiene. Mastene og utkikstønna på desse skutene er frå 15 til 19 meter høge. Og bølgedalane var så djupe, at det var så vidt vi såg tønnene når sidebåten var i botnen på bølga. Slik låg vi å bakke ut for isen eit par døgn. Då starta vinden å spakne, og snart starta sjøen å roe seg betrakteleg.

Måtte inn i isen att

Vi hadde om lag halvlasta skute med skinn. Dermed måtte vi kome oss inn i isen og fangste meir. Så vi sette kursen mot isen og inn forbi det som hadde vore kanten før stormen. No var det



Frå Sjannøy. fv Furenak, Polhavet, Flemsøy, Hvalrossen og ukjent. Foto Stein Langlo

meir som ei grov sørpe, lett å gå i. Men ein og annan grov isklump hadde overlevd stormen. Desse var ikkje heilt ufarlege i ugunstig kontakt og retning mot ei skuteseide. I starten var vi fire skuter som gjekk i råka innover. Det var fint vær, men ein iskald vind og masse minus. Etter nokre timar skilde skutene lag, og laga kvar si råk vidare. Kvar ville vel vere sin eigen lykkes smed, på leiting etter fangst.

-Her er eit kast frampå her

Skipperen vår hadde god teft på selen og deira bevegelser. Så etter stormen med så mykje knust is, hadde nok dyra trekt unna og lenger inn. Så trua på å kome over eit stort selkast no, var sterkare for kvar time vi seig innover i isen. Så etter nokre timar med bauting i tung og tjukk is, kom det melding frå Pilskog i tønna: -Her er eit kast frampå her! Det var ikkje lenge før vi frå bakken på skuta såg at isen var mykje godt svart av sel. Då var det berre å gjere seg spennar klar for fangsting. Dette var ut på dagen, så dette kunne verte ein lang kveld og natt. Vi braut oss innover mot kastet i svært stor og vanskeleg is. Skuta fekk med andre ord gjennomgå. Men så lenge det seig framover så stod vi på, med bortimot full maskinkraft.

Det var mange smell og mykje knaking i skuta, som om ein gjekk på harde fjellet. Men så vart isen for vanskeleg å forsere, framdrifta stoppa, og der låg vi.

Flokk på fleire tusen dyr

Då var det berre ein ting å gjere. Få med seg hakapik, dragartau og kniv. Hoppe på isen og gå



Flemsøy (fv) Hisø, Furenak og Fortuna. Foto Harald Johnsen

mot selkastet, der var det nok å ta av, og med litt snø på isen var det fine forhold. Nokre av oss fangsta for hand framover på styrbord sida, på babord sida vart det skote dyr frå skuta, dette for tryggleiken si skuld. Dei andre skutene angreip kastet frå andre retningar. Det vart sagt at det var mange tusen dyr i denne flokken. Det var å stå på med avliving og flåing. Så hekta vi dungane med skinn på desse jollevaierane som heiv dei om bord. Slik dreiv vi på i tre dagar. Då fekk vi for korte jollevaierar for å få skinna om bord.

-Vi lek sikkert som ein sil

Så vart det gjort forsøk på å få skuta fram nokre meter. Det var ikkje enkelt, isen var stor og steinhard med underis som kunne skade propell og ror. Men vi lukkast med å få ho fram over nokre meter, fekk skinna om bord og såg oss lasta og ferdige. Karl skipper gjekk også ned på isen og ville sjå korleis skuta såg ut i baugpartiet etter denne siste bautinga. Då kom det klar beskjed frå han: -Ja ja, karar, det er berre å riggened å gjere sjøklart, så vi kjem oss heim att flytande denne gongen også. Ho ser ikkje ut framme i det heile, både klavane og ishuda er lause, så vi lek sikkert som ein sil, sa han.

Plukkfangst

Medan vi snudde i ei vokke gjorde vi sjøklart for heimturen. Vi tok ein del klappmyssungar, blueback, på veg ut i ope hav. Dette vart kalla plukkfangst, og det var veldig kostbare skinn på desse fine smårollengane. Då låg vi utfor iskanten godt lasta med over 3000 skinn, nedlagde bommar, skalka lasteluker med presenning og skalkejarn. Og naturlegvis surra og sikra alt som var laust på heile skuta.

Lensepumpene måtte gå heile tida

Vi hadde fått oss ein bra stor lekkasje i baugen på skuta, så lensepumpene måtte gå heile tida. Kursen vart sett mot heimlandet i ein liten kuling og snøkave. -Meldingane over til Noreg er brukbare, sa skipperen. Og det stemte heldigvis, så etter vel tre døgn såg vi land like nord for Runde. Vi gjekk rett til Flemsøy-buda på Hareid, seint på kvelden og la til kai. Litt rart å få sove når Wichmannen som hadde gått heile tida vart stoppa. Stile og uvant. Einaste vi høyrde var lekkasjen som ei lita elv i botnen av skuta. Vi hadde bra mannskapslott denne turen, med god pris på selskinna. Ja ja dette var min førte og siste ishavstur, og eit minne rikare. Eit minne eg ikkje ville vere forutan, saman med ein fin gjeng som eg fekk lære masse av.

Magnar Lid 13. april 2025

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

Vesterisen 10. april 2025

72.33 grader nord.

Av Kristine Vigsnes

Det er tidlig april, men likevel biter kulden oss hardt i kinnene.

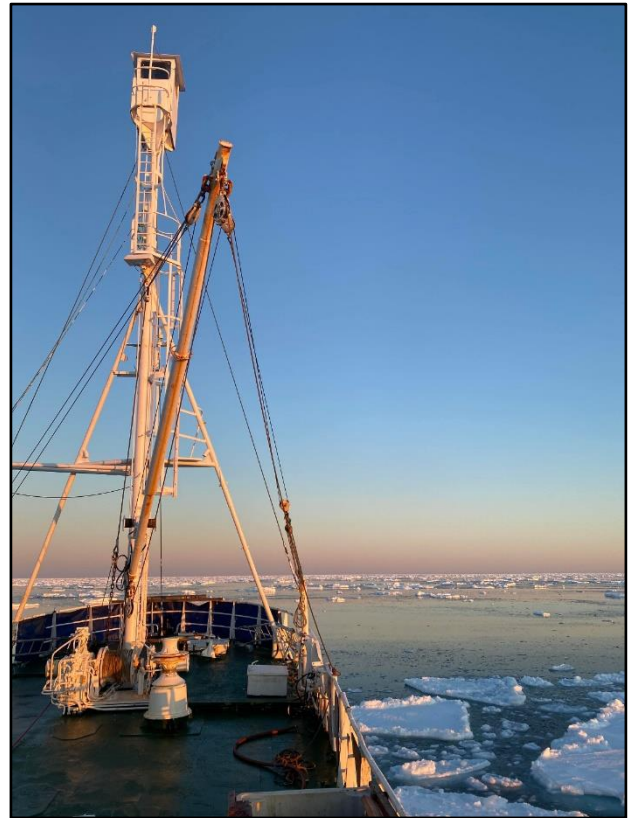
Jeg trekker pusten dypt og neseborene mine fylles med en salig blanding av bensin, blod og krutt. Det hviler absolutt ingen tvil.

Vi er i full fangst.

Ti mann og en kvinne i ensomheten i isødet i flere uker, kun omgitt av kulde, is og hardt arbeid. Til tross ville vi alle nærmest solgt en nyre bare for å få lov å være med.



Artikkelforfatteren. Foto fra Kristine Vigsnes



Havsel, flatt hav i Vesterisen 2025. Foto Kristine Vigsnes

Kanskje har vi vikingenes uro og ebendige eventyrlyst fremdeles i blodet?

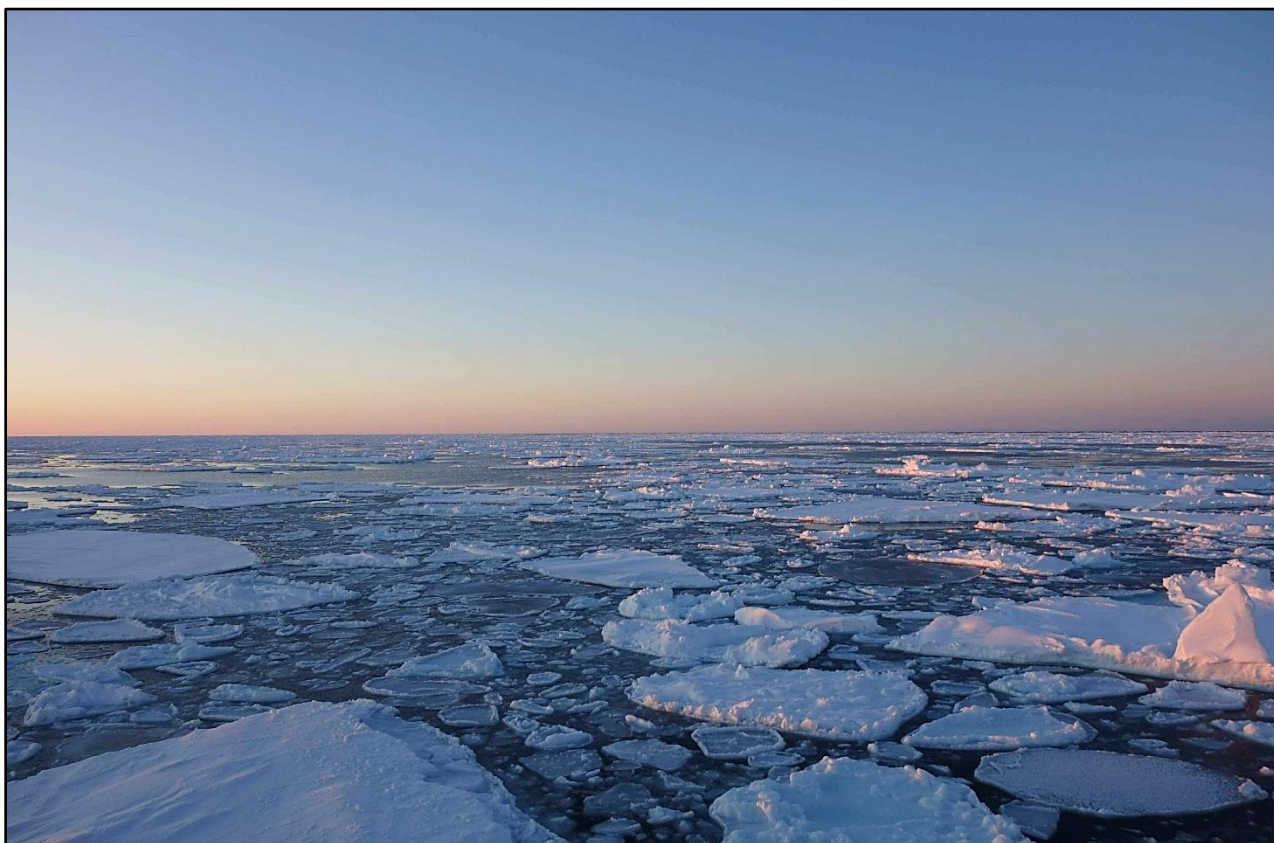
Det kan føles litt som vi er på verdens ende her vi står på dekk på en gammel ishavsskute. Det var heller ingen andre steder i verden jeg ville være akkurat da. Jeg lukket øynene og latet som jeg myste i sola, og kjente på en enorm ydmykhet og takknemlighet i hjertet for at jeg fikk oppleve dette.

Første dagen var vi alle nærmest elektriske og helt fulle av adrenalin, klare for fangst. Men før vi visste ordet av det var vi omgitt av tykk tåke.

Dagen endte med en gammelhund og en rækstokk. Brutal nedtur.

Men vi var likevel ved godt mot.

Været er hardt og ofte svært ugjestmildt her i Vesterisen. Her er det vel omgivelser som er på grensen av hvor mennesker egentlig skal oppholde seg. Været kan vi dessverre ikke kontrollere.



Vesterisen på sitt vakraste. Foto Kristine Vigsnes

Naturen vinner. Alltid.

Blir det for ille så samles vi som sild i tønne i styrhuset over ett slag kort. Det kan gå vilt for seg det og.

Jeg innser når jeg har blitt hund 5 ganger på rad at kortspill kanskje ikke er noe for meg.

Kokken er i full sving i byssa. Og selv i dårlig vær står han klar med rykende fersk middag og til tider dukker det også opp nybakt brød på mystisk vis. Det hele med ett stort smil.

Selbiff tilberedte han med perfektjon, selv om han aldri hadde laget det før tokten.

Kan hende vi rett og slett har en skikkelig ishavskokk med oss om bord? Han er tross alt balsfjording, og de finingene nedi der får stort sett selolje inn med morsmelken, og blir gjerne også servert saltet kobbekjøtt før de i det hele tatt har sluttet med bleier.

Når vi er inne på balsfjordinger så er for øvrig styrmannen også derfra. Over sytti år, furet

ansikt og hender som kan minne om gravemaskiner. Vil nok helst unngå å havne i klypa på den der karen. Heldigvis er han en jovial og artig mann som selv har en mannsalder bak seg på havet, og rikelig med kunnskap å lære bort, til de som ville.

Kvelden før avreise i Tromsø sendte han oss alle på rorbua for å prøve å skaffe oss ferskt haill.

Den beste lykkebringer ville altså være om en dame skrever over rekka før tokten starter kunne han fortelle.

Det ville også angivelig veie opp for de kråkene som satt der og glodde stygt på oss tidligere på dagen.

Om noen av mannskapet faktisk fikk haill skal være usagt, men vi fikk ifølge skipperen den fineste og roligste overfarten til grønlandsk sone han kunne huske.

I tønna står skipperen og stirrer utrettelig ut over isen. Kun armert med kikkert og ett par stilige solbriller fra 1987.



Sel i sikte. Foto Kristine Vigsnes

«Dyr i baugen!!» Skriker han ut av den lille ventilen. « Skyt!!!» kommanderer han med bestemt å mørk røst.

En solid dønning røsker tak i båten og vi smeller i ett lite flak med hard is. Dyret blir skremt og hopper.

« Hælvete, det var på fetthåret» kommer det fra styrmannen.

Da er det bare å sige videre og håpe på bedre lykke lengre vest.

Det gikk flere dager med dårlig vær og tåke. Og vind. Masse vind, til både oss og kapteinens store fortvilelse. Hver gang han prøvde seg på å gløtte ut gjennom luken i styrhuset fikk han seg ett solid kast midt i fleisen slik at både hår og bart sto rett til værs.

De unge lovende om bord ble utålmodige. Men de tvinnet ikke tommeltotter av den grunn. Det resulterte i flere dagers fantestreker og andre ablegøyer. Ingen kunne være trygge på at det ikke var salt i kaffen og at skolisser kunne være knyttet sammen.

På denne tiden ble også skuta regelrett kjemisk rensert for svissekompost og sjokolade. Det var et faktum.

Ung energi.

Det er både vakkert og aldeles utilregnelig på samme tid.

Heldigvis fikk vi litt godvær. Og noen riktig fine dager med fangst. Da ble det fart i gjengen. Full rift om arbeidet. Speedy Gonzales på dekk.



Vesterisen 2025. Foto Kristine Vigsnes

Uvisst om det var adrenalinet eller all svissekomposten som gjorde utslaget.

Uheldigvis gikk vi lekk og måtte gjøre sjøklart i en fei og komme oss ned til Island. Vann i maskinen er ikke å foretrekke i slike farvann.

En brå avslutning på det hele.

Likevel er det noe helt unikt og magisk med å være på ishavet. Uansett om det ikke gikk som planlagt i år var det som i fjor en spennende og lærerik opplevelse som jeg håper å få oppleve igjen. Selv om jeg nå er trygt på land, så er hodet og tankene mine fremdeles i kulden der ute.

Isen, stillheten, samholdet og godt kameratskap. Slike ting er ikke hverdagskost i dagens samfunn. Uten internett får vi virkelig begitt oss inn på de dype samtalene. Noe jeg verdsetter mer enn noe annet.

Takk for turen gutter!

Jeg vet hvem jeg ville tatt med meg i krigen.

POLARIS: Isgående fartøy med *Polaris*-namn:

Av Magnus Sefland

DS/bark *Polaris* / *Endurance*.

Eksisterte august 1913 – oktober 1915.

Bygging:

Bygd i Sandefjord i 1912. Levert frå byggjeverkstaden i august 1913. Var det mest solide treskip bygd i Norge, nest etter polarskuta *Fram*.

Skuta bar namnet *Polaris* i byggjeperioden og ei tid etter levering – til fartøyet fekk nytt namn *Endurance*. Kort tid, men lenge nok til at fartøyet kan omtalast saman med andre fartøy med *Polaris*-namnet.



Endurance. Foto frå Wikipedia

Fartøyet var ein tremasta skonnertbark, ca 138 fot lang, 350 brt, med ein trippelmaskin på 330 ihk av ukjent fabrikat. Fartøyet vart bygd av eik og edelgran ved Framnæs MV i Sandefjord. Fartøyet var tenkt brukt til safarireiser og

liknande i polare strøk og var konstruert for segling i det som vart kalla «lettare pakkis» (Ikkje dimensjonert for opphald i ismasser med stort trykk). Tingar var sameiget Lars Christensen og Adrien de Gerlache de Gomery, med adresse Sandefjord.

Shackleton:

Første verdskrig begynte sommaren 1914. Det endra mange føresetnader. Christensen og Gerlache sine planer vart skrinlagde. *Polaris* vart seld til den britiske polarforskarer Sir Ernest Shackleton og fekk nytt namn: *Endurance*. Shackleton sin plan gjekk ut på å segle frå Sør-Georgia til inst i Weddellhavet, deretter krysse iskontinentet til Rosshavet - og vidare til Tasmania eller New Zealand.

Forliset:

Endurance segla frå Sør-Georgia i desember 1914 med kurs for sørlege del av Weddellhavet. I januar 1915 vart *Endurance* innestengd i isen for godt langt sør i Weddellhavet. Deretter dreiv *Endurance* rundt i Weddellhavet, stadig innestengd, til den endeleg vart knust i isen. *Endurance* forliste i oktober 1915 i den vestlege del av Weddellhavet, i ein omtrentleg posisjon: ca 69 grader sør / 50 grader vest.

Ekspedisjonen på 28 mann nytta livbåtar og hundespann og tok seg fram over isen og ope vatn og kom til slutt fram til Elephant Island ved nordspissen av Antarktishalvøya. Der slo dei seg til for ei tid.

Frå Elephant Island til Sør-Georgia:

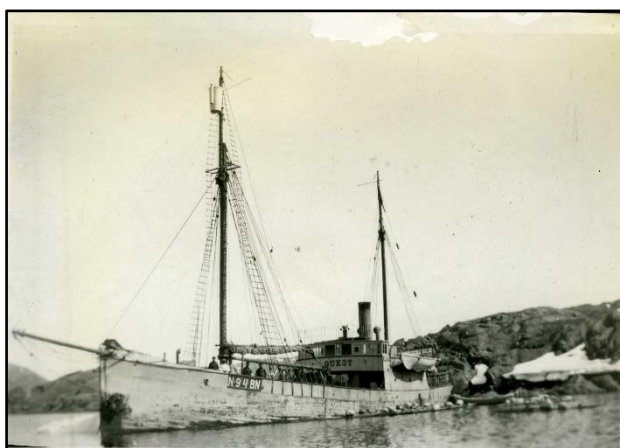
Shackleton innsåg at det kunne ta lang tid før noko fartøy kom tilfeldig forbi. I april 1916 tok han med seg kaptein på *Endurance*, Frank Worsley, og fire andre i livbåten på 22 fot, med namnet *James Caird* (visstnok oppkalla etter ein av dei som bidrog til finansiering av ekspedisjonen). I dels svært dårleg ver segla dei 1300 kilometer på 17 døgn til Sør-Georgia.

På Sør-Georgia landa dei på den folketome sørsida av øya. Halvparten av gruppa, med Shackleton i brodden, tok ein svært strabasios

og farleg marsj over høge fjell og i ulendt terreng til kvalfangststasjonen Strømmes i ein fjord på nordsida av øya. Derifrå vart dei gjenverande på sørsida av øya berga sjøvegen. Og det vart varsla vidare, slik at dei 22 som venta på Elephant Island vart henta av den chilenske slepebåten *Yelcho*. Då hadde dei overlevd fleire månader – på rått pingvinkjøt og vatn frå isbreen på øya.

Shackletons død:

Sir Ernest Shackleton gav ikkje opp etter *Endurance*-ekspedisjonen. Han kjøpte det norske ishavs- og kvalfangstfartøyet DS *Foca I* og gav det namnet *Quest*. Han planla ny Antarktis-ekspedisjon, sjølv om han hadde fått hjarteproblem. Han skal ha døyvd anginasmertene med alkohol. Under starten av ekspedisjonen gjorde *Quest* eit opphald i Grytviken. Der døydde Shackleton av hjarteattakk i sin eigen lugar om bord i skuta i januar 1922. Shackleton vart gravlagd på gravstaden i Grytviken.



Quest. Her på Nordaust-Grønland 1924. Foto frå Tore Topp.

Etter Shackletons død gjorde *Quest* ein kortare ekspedisjonstur i Antarktis under leiing av nestkommanderande frå *Endurance*-ekspedisjonen Frank Wild. Seinare vart Frank Wild i sin tur gravlagd ved sida av Shackletons grav i Grytviken.

Ikkje lenge etter Shackletons død vart *Quest* seld til Schjelderup Sælfangstrederi i Bodø.

Quest fekk eit innhaldsrikt liv på ishavet, til skuta forliste på fangstfeltet ved Newfoundland i 1962.

Vraket av *Endurance*:

I mars 2022 vart vraket av *Endurance* funne på ca 3000 meters djup, ved hjelp av moderne instrument. Avgjerande var truleg at det etter kaptein Frank Worsley var tatt vare på tilstrekkeleg nøyaktige opplysningar om forlisposisjonen. Leitearbeidet, som enda med suksess, var organisert og finansiert av The Falklands Maritime Heritage Trust (FMHT).



Vraket av Endurance funne på ca 3000 meters djup. Foto frå Wikipedia

DS MS *Polaris*.

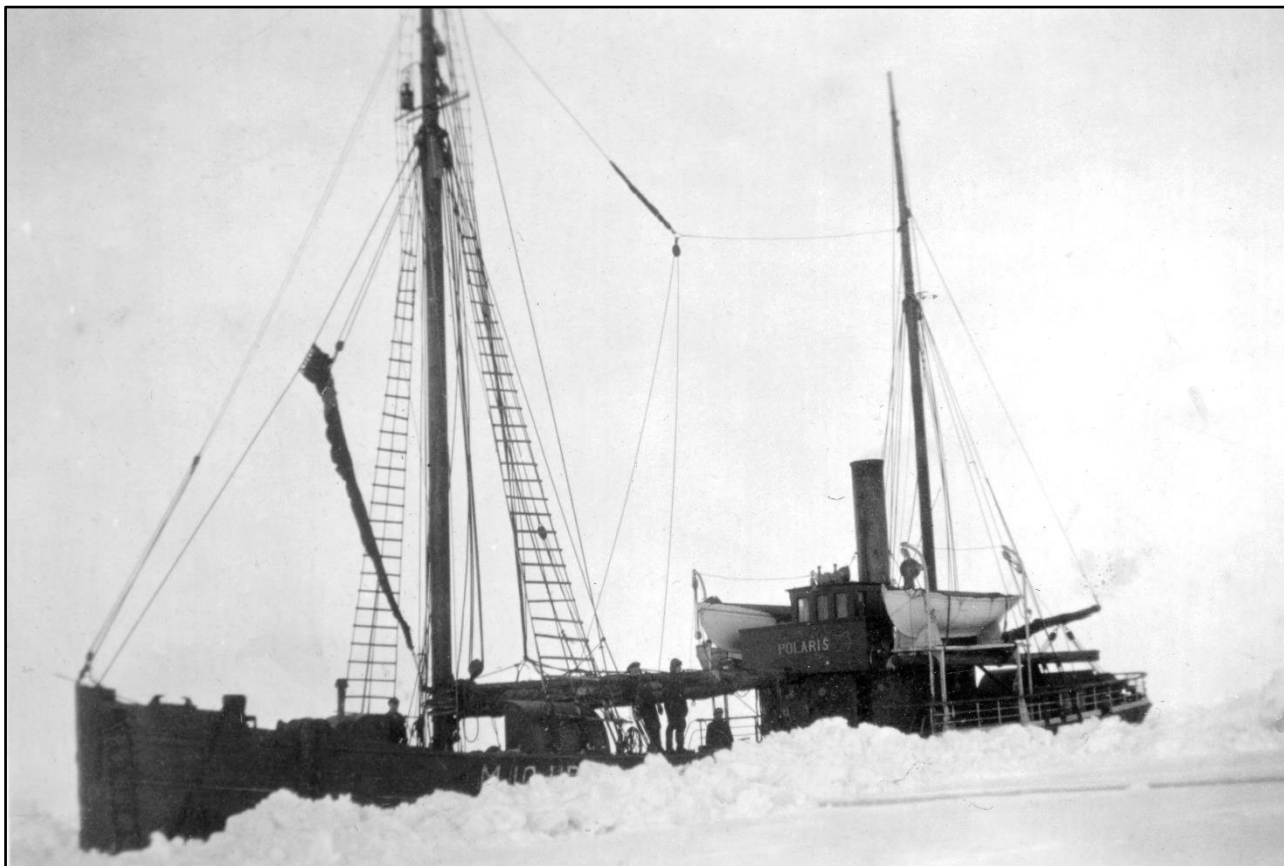
Eksisterte 1914 – 1942. Bar *Polaris*-namnet heile tida fartøyet eksisterte.

Bygging:

Fartøyet vart bygd ved Gunvald Ottesens skipsbyggeri i Sagvåg på Stord. Fartøyet fekk kutterskrog i tre, med dimensjonane 96 fot lengd og 156 bruttotonn, og utstyrt med ein compoundmaskin på 75 ihk frå Laxevaags Maskin & Jernskipsbyggeri i Bergen. Levert til AS Bergens Sælfangerselskab i Bergen. Ishavsskuta fekk namnet *Polaris* kort tid etter at seglskuta bytte namn frå *Polaris* til *Endurance*.

Brandal-skute:

Etter berre eitt år vart *Polaris* seld til Peter S. Brandal i Brandal. Frå 1920 fekk skuta fiskerimerket M 10 HD – og hadde same merket resten av si tid.



Polaris isskruing i Kvitesjøen 1928. Foto frå Odd Arild Brandal.

I dei urolege tidene på 1920-talet vart eigartilhøva for *Polaris* endra fleire gonger. I 1925 gjekk skuta over frå Peter S. Brandal personleg til det bankkontrollerte selskapet Peter S. Brandal AS. Kort tid seinare vart aksjeselskapet avvikla, og skuta gjekk over til AS Søndmøre Sælfangere. I 1932 vart selskapet oppløyst. *Polaris* vart seld til svograne Peter P. Brandal (1909-1970; 'Lisje-Peter') og Albert Hovland, med ein halvpart på kvar. I 1934 førte dei skuta over på selskapet AS Selfangeren *Polaris*.

Skipperar i ein tidleg fase var Bertel Chr. Landmark, Mathias Hjelle, og Johan P. Brandal ('Runne-Johan').

Kongsfjorden:

Under første verdskrig var det vanskeleg å innføre kol frå Storbritannia. I 1916 var to av dei nemnde skipperane til Svalbard etter kol til verksemda og skutene i Brandal: Johan P.

Brandal med DS *Signalhorn* og Bertel Chr. Landmark med *Polaris*. Peter S. Brandal sitt engasjement i gruvedrift ved Kongsfjorden – saman med nokre forretningsdrivande i Ålesund – var bakgrunn for at gruvesamfunnet der hadde namnet Brandal City ei kortare tid, før det fekk sitt varige namn Ny-Ålesund.

Grønland:

Frå 1932 var Peter P. Brandal fast skipper på DS *Polaris*. Albert Hovland var korresponderande reiar.

Tidleg på 1930-talet stod det strid om retten til overhøgdom over Aust-Grønland. Hallvard Devold og hans folk annekterte Nordaust-Grønland i 1931. Saka hamna fort ved den internasjonale domstolen i Haag. Medan domstolen arbeidde, gjorde norske interesser seg gjeldande i det omstridde området: I 1932 var *Polarbjørn* på ekspedisjon til Nordaust-Grønland og gjennomførte flyfotografering og kartlegging av deler av området.



Polaris ved Nordaust-Grønland.

Polaris var på ekspedisjon til Sørøst-Grønland i 1932. Så langt vi veit for ishavsreiar Peter S. Brandal sine egne interesser. Men ekspedisjonen må også sjåast i lys av rettssaka som på den tid gjekk føre seg ved den internasjonale domstolen i Haag.

Polaris henta heim Ole Mortensens ekspedisjon etter ei mislykka overvintring ved Mortensenfjorden 1931/32. Ekspedisjonen hadde fått lite fangst. Ekspedisjonsleiar Ole Mortensen hadde gått gjennom sjøisen og omkome i løpet av vinteren.

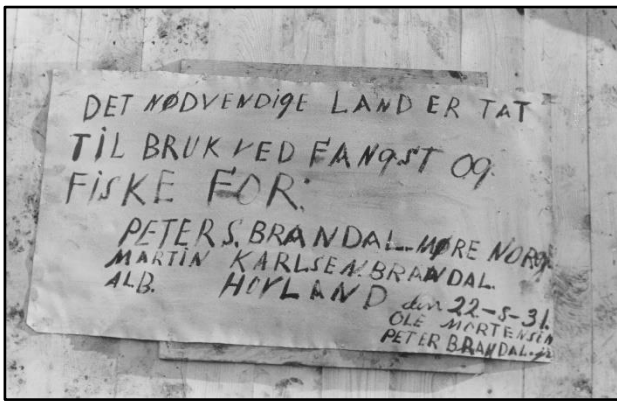
I ei bukt på nordsida av Lindenowfjorden oppretta *Polaris*-ekspedisjonen fangst- og radiostasjonen Møretun. Noko seinare same sommaren kom MS *Veslemari*, tilhøyrande Elling Aarseth, til staden på oppdrag for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser. Skipper var Monrad Pilskog; ekspedisjonsleiar Gunnar Horn. Denne ekspedisjonen fann at Øyfjord – fjorden like nord for Lindenowfjorden – høvde betre for ein radiostasjon. *Veslemari*-ekspedisjonen flytte radiostasjonen til Øyfjord og gav stasjonen namnet Torgilsbu.

Polaris var på tidspunkt for flyttinga av radiostasjonen frå Møretun ved Lindenowfjorden til Øyfjord ute av det sørlegaste området. Skuta var koma til Finn Devold og hans folk som stasjonerte og dreiv radiostasjonen Finnsbu i Skjoldungen-området i tidsrommet 1931-1933.

Sommaren 1932 heiste Finn Devold og hans folk det norske flagg på Finnsbu. Dei proklamerte annektering av området mellom Lindenowfjorden og Umivik som norsk område under namnet Fridtjof Nansens Land.

Polaris var seinare til Mudderbukta ved Storfjorden - ca 68 grader nord – og sette på land overvintringsekspedisjon og radio. Dette var rett i nærleiken av fangstfeltet for sel og håkjerringfiske i Danmarkstretet. Tanken var med tida å opparbeide ein stasjon for bunkring og fangstmottak der, lagleg plassert i høve til fiskeria i Danmarkstretet. Men terrengforholda for landfangst var heller dårlege ved Mudderbukta.

Overvintringsstasjon vart bygd, og tre overvintrarar med radiostasjon utplassert.



Okkupasjonsplakat, oppslått av Peter Brandal og Ole Mortensen. Foto frå Johan Kr. Tornøe

Ved *Polaris* si avreise frå Storfjorden ettersommaren 1932 fekk fangstleiaren overlevert eit brev merkt med 'Strengt hemmelig. Må ikke åpnes før 10.03.1933'.

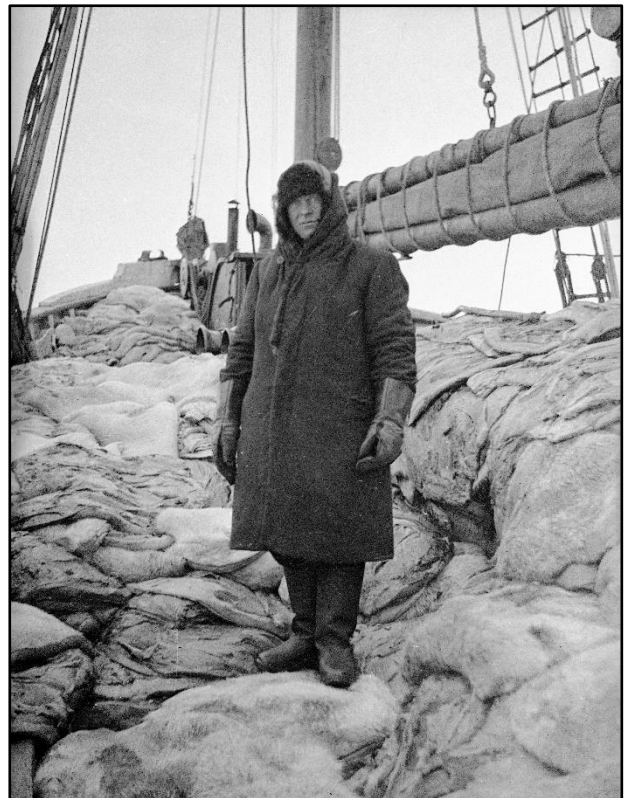
Brevet vart opna i mars 1933 – i samsvar med instruksen. Det viste seg å innehalde ordre om å gjennomføre annektering i området. Annektering var planlagt til eit tidspunkt like etter at dom var venta i saka om retten til overhøgdom over Aust-Grønland. Ved ein dom i norsk favør – noko mange venta seg - skulle melding om annektering telegraferast til den norske regjeringa og dei større avisene i Norge. I motsett fall skulle brevet makulerast, og alle dei tre i Storfjorden påleggast livsvarig teieplik.

Kort tid seinare kom nesten samtidig meldingar om at Peter S. Brandal var død og at Norge hadde tapt saka ved domstolen i Haag. Innhaldet i brevet vart fort uaktuelt på grunn av domsslutninga i Haag og gjekk fort i den offentlege gløymeboka. Etter dette heldt den norske aktiviteten på Aust-Grønland fram, men i mindre omfang enn tidlegare.

Vi veit ikkje noko anna enn at to av dei tre i Storfjorden heldt munn, slik ordren var. Tredjemann heldt også munn – i meir enn eit halvt hundreår. Men etter ein verdskrig, og minst ei torpedering i konvoi i Atlanterhavet, offentleggjorde Ole Thorvik opplevingane sine i Storfjorden i boka *Møringer i fangst og strid*.

Newfoundland:

Seinare på 1930-talet gjekk *Polaris* gjennom eit par viktige ombyggingar. I 1935 vart dampmaskinen erstatta av ein Union semidiesel på 360 hk. I 1937/38 vart skuta forlengd. I 1938 gjekk *Polaris* til Newfoundland på selfangst, saman med *Polarbjørn*, på det som vart den vellykka norske pionerturen til newfoundlandsfeltet. Turen kom i stand ved at Stortinget garanterte for dekking av eventuelt underskot – noko som ikkje viste seg nødvendig. *Polaris* hadde marinbiolog Birger Rasmussen med som observatør.



Newfoundland 1938. Kaptein Peter Brandal, *Polaris*, er klar for å gå i tønne. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv

Året etter kom dei norske skutene ut i orkan i Atlanterhavet på oversegling til Newfoundland. Fleire nordnorske skuter forliste i uveret, ei av dei, *Nyken* av Gratangen, med heile mannskapet på 18 mann. *Polarbjørn* og *Polaris* berga i fellesskap mannskapet frå *Saltdalingen* – også det mannskapet på 18 mann. *Polaris* tok opp sju mann i to vender (3+4). Dei tre i fangstbåten frå *Polaris* var andreskyttar Einar Liavåg og fangstmennene Laurits M. Brandal og Severin



Polaris Newfoundland 1938. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv

S. Brandal. (Dette dramaet er skildra detaljert og intenst i Trygve Nordanger si bok).

Krig og forlis:

I 1940 var dei norske skutene på fangst på newfoundlandsfeltet då tyske styrkar invaderte Danmark og Norge. Skutene fullførte fangstsesongen og gjekk deretter til St John's. Dei norske skutene kom inn under Nortraship sin administrasjon og vart verande i Nord-Amerika under krigen. *Polaris* var på fangstfeltet i 1941, den såkalla 'vitaminfangsten'. Eit fotografi frå krigstida viser at skuta ei tid – uvisst når og kor lenge – var utstyrt med galgar for sidetråling.

Elles var skuta i transportoppdrag, hovudsakleg på strekningane Halifax - St. John's - Ungava Bay - Frobisher Bay/ Baffin Land - Grønland.

I oktober 1942 var *Polaris* i transport av flybensin på fat. Skuta hadde vore inst i Ungava Bay og lossa ein del bensinfat, frakta som dekkslast.

Deretter var *Polaris* på veg nordover mot Baffin Land med bensinfat frakta i lasterommet. Mellom Button Island og Resolution Island i Hudsonstretet smalt det. Dekket vart blåse opp, skotta akterover mot maskinrommet og framover mot ruffen vart også blåsne vekk. Etter at mannskapet var kome i fangstbåtane, gjekk

også bunkerstankane i lufta. På kort tid stod mykje godt heile skuta i brann.

På nesten uforklarleg vis kom alle i mannskapet levande i fangstbåtane, sjølv om fleire var såra og forbrende. Dei greidde å ro inn til ein koloni av lokale urfolk. Der vart dei plukka opp av ein kystvaktbåt og sende vidare til kanadisk hamn.

Mannskapsliste ved *Polaris*-forliset i oktober 1942:

Merkt med (X) var også med på den dramatiske newfoundlandsturen i 1939.

Peter P. Brandal, skipper (X); Sofus Jørgensen, førstestyrmann (X); Helge Brandal, andrestyrmann; Ragnar Hatløy, førstemasinist (X); Paul Lunde, andremasinist (X); Andreas Johansen, smørjar; Gunnar Tollefsen, stuert; Erling Johansen, messegut; Henry Urke, matros (X); Laurits M. Brandal, matros (X); Peter Mur Brandal, matros (X); Lars Øvstebø, matros; Anders Kløvning, matros; Olaf Hagen, matros; Karl Vaagen, matros; Ove Nilsen, fiskeristyrmann (Færøyane).

I 1939 var Laurits M. Brandal ein av dei tre som i storm rodde fangstbåten frå *Polaris* to turar og henta sju personar frå *Saltdalingen*. Ved forliset i oktober 1942 kom han i den same fangstbåten som han tre og eit halvt år tidlegare var med på å ro for å berge folka frå *Saltdalingen*.

Etter forliset vart det halde sjøforklaring i Halifax 18.11.1942. Nokre spørsmål krinsa omkring rutinene for utlufting av mogleg bensindamp frå lasterommet. Skipperen nemnde minesprenging som mogleg forklaring på forliset.

MS Polaris / Polaris V / Aurora / Geo Boy / Polarboy.

Eksisterte 1951-2004.

Bygging:

Polaris vart bygd som kryssar i stål ved A. M. Liaens MV i Ålesund. Skuta vart levert i 1951 til AS Selfangeren *Polaris* (Peter P. Brandal og Albert Hovland), Brandal. Skuta var som ny 138 fot lang, 435 bruttotonn, og fekk fiskerimerket



Polaris ved Newfoundland 1951. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

M 10 HD. Skuta fekk ein MAN diesel på 1200 hk. Peter P. Brandal heldt fram som skipper også på nye *Polaris*.

‘Sveiparmaskinar’ og ‘ubåtmotorar’:

MAN diesel på 1200 hk var ein type motorar som vart brukte i tyske ubåtar under andre verdskrig. Derfor ofte kalla ‘ubåtmotor’. Då krigen var slutt i 1945, hadde motorprodusenten ein del slike motorar på lager. Av desse vart ein del selde til bruk i sivile fartøy.

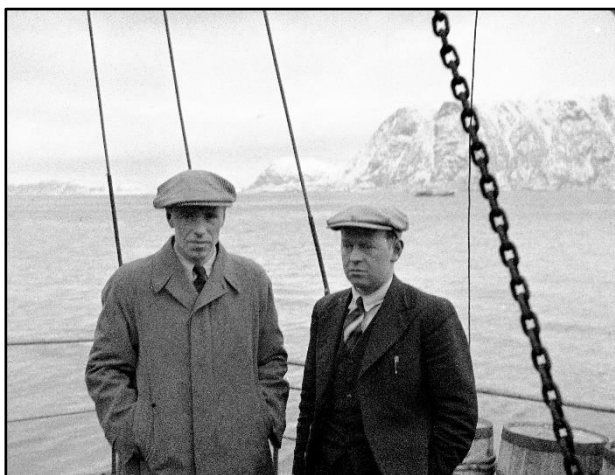
I løpet av av første tiåret etter 1945 fekk også ein del av dei mellomstore ishavsskutene som vart bygde under første verdskrig, dieselmotorar. Dampmaskinane vart bytte ut med britisk-bygde dieselmotorar av fabrikatet Crossley, dei fleste i ytingsområdet rundt 400 hk. Etter krigen hadde Storbritannia ein del minesveiparar som dei ikkje trong. Desse vart selde til norske reiarar, som såg seg bruk i Crossley-motorane. Somme av sveiparane kom

til landet for eigen maskin. Motorane vart sette inn i kommersielle fartøy som erstatning for dampmaskinane. Sveiparskroga vart brukte som lekterar og liknande. Dette gav opphav til nemningar som ‘sveiparmaskin’.

Driftsformer:

Nyeskuta *Polaris* vart bygd som erstatning for skuta frå 1914, som eksploderte og brann i oktober 1942. Nyeskuta overtok både namn og fiskeriregistrering. Skuta vart utstyrt for selfangst, frysefart, ekspedisjonar og kunne også brukast i snurpefiske, noko som var aktuelt med tanke på det rike sildefisket langs vestlandskysten i 1950-åra. Skuta var årvisst på selfangst ved Newfoundland.

Rundt 1950 fekk Brandal ein viktig tilvekst i ishavsflåten med stålskuter som kunne brukast i kombinasjon av selfangst, ekspedisjonar og frysefart: *Polarstar* 1948; *Jopeter* (ex *Brategg*) 1950; *Polaris* 1951. På selfangst vart det i stor grad slutt med å spekke skinn for hand om bord. Skinna vart frosne ned og spekka maskinelt etter levering.



Reiarane Peter P. Brandal (th) og Albert Hovland her fotografert om bord i gamle Polaris i 1938. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

I 1956 vart *Polaris* forlengd til 160 fot og tonnasjen auka til 500 brutto. Skuta vart ein betre fryse- og lastebåt. Men tapte kanskje litt av eigenskapane i isen. Under isskruing på fangstfeltet i 1961 fekk *Polaris* øydelagd roret og måtte slepast heim. Midt på 1960-talet fekk skuta ein MaK-motor på 1500 hk – og påmontert kraftblokk.

Etter at Peter P. Brandal gav seg som skipper, gjorde fleire andre teneste som skipper. Blant desse var Peter Josvald Brandal – son til Peter P. Brandal. Andre var Arne Røbekk, Angel Brandal og Jan Skrede (sjå appendiks).

I 1975 vart AS Selfangeren *Polaris* overtatt av GC Rieber & Co AS, Bergen/Ålesund. Skuta fekk fiskeriregistreringa M 10 A. I 1976 var skuta gjennom ei større ombygging ved Karmøy MV i Kopervik. Skuta fekk shelterdekk, nytt styrehus, helikopterdekk akter, ny hovudmotor, ein Wichmann på 1800 hk. Lengd/tonnasje auka til 162 fot / 585 brutto.

I 1979 vart skuta overført til Rieber si avdeling Carino Company Ltd, St. John's, med ei lita endring i namnet: *Polaris V*. I Canada fekk skuta oppdrag innan oljeleiting.

Antarktisekspedisjon:



Polaris med last av sommarlodde 1977. Foto frå Sigvald Brandal.

I 1986 vart skuta kjøpt av glasiolog Monica Kristensen, Oslo, til bruk ved ein sørpolsekspedisjon. Kristensens ekspedisjon skulle gå i Roald Amundsen sine ski- og sledespor, frå Rosshavet mot polpunktet. Skuta fekk då namnet *Aurora*.

Utreisa gjekk over Atlanterhavet, gjennom Panamakanalen, over Stillehavet til Auckland på New Zealand. Skipper var Bernt-Einar Steinsland, Jan Krane førstestyrmann – og Audun Gården frå Hareid andrestyrmann og islos.

På New Zealand fekk skuta om bord både forskarar og sledehundar, som kom frå Norge. Deretter gjekk skuta til Kvalbukta ved Rosshavet, der sledeferda mot polpunktet starta.

Medan Kristensen og hennar følgje var på veg mot polpunktet, hadde *Aurora* forskarar frå Norsk Polarinstitutt om bord. Skuta segla på strekninga mellom New Zealand og Falklandsøyane. Forskarar utførte ei rekkje oppgåver innan kartlegging, oseanografisk og marinbiologisk forskning. Blant anna var forskarar på land på Peter I Øy og utførte oppdrag der. Dette siste bidrog til å markere

enno ein gong at den fjerntliggande øya var eit norsk biland.

På seglingane i området kom *Aurora* inn i chilensk farvatn – utan å ha formelt løyve – og vart bøtelagd for det. (Med Falklandskrigen 1982 i forholdsvis friskt minne, kan makthavarar i området ha vore på vakt mot nye framstøytar).

Tilbaketuren til Norge gjekk i hovudsak langs same ruta som utreisa: Ekspedisjonsdeltakarane gjekk i land frå *Aurora* på New Zealand og reiste heim med fly. Skuta segla gjennom Panamakanalen og over Atlanterhavet. I løpet av nesten ni månader hadde *Aurora* i utsegla distanse tilbakelagt ei og ei halv jordomsegling.

Bømlo og Tromsø:

I 1990 tok Eidesvik & Co AS, Bømlo, over skuta og gav henne namnet *Geo Boy*. Eidesvik sette henne inn i oljeleiting mange stader i nordvest-europeiske farvatn.

Frå 1998 var skuta tilbake i selfangstmiljø: hos skipper og reiar Paul Stark i Tromsø, med namnet *Polarboy* og fiskeriregistreringa T 52 T. Skuta vart prøvd innan både turisttrafikk ved Svalbard og selfangst i Vestisen. Men i isen fekk skuta så stor skade at det ikkje lønte seg å reparere.



Polarboy. Foto frå Bjarne Harald Brobakk

Opphogging og vern av utkikstønna:

Etter ei tid i opplag og forfall, vart *Polarboy* i 2004 seld til opphogging i Frederikshavn i



Mast og tønne frå Polaris under montering på Ishavsmuseet i 2004.

Danmark. I den samanheng tok lokale entusiastar i Brandal eit initiativ og fekk den øvste del av masta, med den karakteristiske utkikstønna, plassert på uteområdet ved Ishavsmuseet Aarvak i Brandal. Dei viktigaste av desse var Johannes Bjarne Alme, Jostein Hovland og Ole-Christen Røren.

Isbrytar Polaris:

Bygd 2016. Seglar framleis.

Bygging:

Bygd ved Arctech Helsinki Shipyard og levert til Arctia Icebreaking, Helsinki. Registrert i Helsinki.

Dimensjonane er oppgitt til 360 fot lengd og 9333 brt. Isklasse er oppgitt til polar klasse 4 (isbrytar).

Maskineriet er diesel-elektrisk, med fire Wärtsilä dieselmotorar med ei samla yting ca 30 000 hk. Framdriftssystemet – kalla dual-fuel



Isbrytar Polaris, bygd 2016. Foto frå Wikipedia.

- er slik innretta at det kan gå på både lavsvovel diesel og flytande naturgass (LNG). Med LNG som hovudframdrift og diesel supplerande.

Polaris var i teneste første gong i 2017 og er den sterkaste isbrytar nokon gong under finsk flagg. 2017 markerte også hundreårsfeiringa for Finland som sjølvstendig stat.

Krig og etterkrigstid:

Under andre verdskrig utkjempa Finland og Sovjetunionen vinterkrigen og framhaldskrigen. Sovjetunionen ønskte blant anna den finsk-sovjetiske grensa i Karelen lenger bort frå storbyen Leningrad (St. Petersburg). Dette mest truleg for lettare å verne byen mot eit eventuelt tysk angrep – som faktisk kom ved den tyske invasjonen i Sovjetunionen i juni 1941.

Etter fredsslutninga i 1945 måtte Finland avstå Porkkala-halvøya vest for Helsinki og Hangö-

halvøya lenger vest til bruk for sovjetiske marinebasar for avgrensa tidsrom. Tydeleg for å kunne verne Leningrad mot vestleg angrep frå finskebukta.

Etter 1945 måtte Finland overlevere alle sine nyaste statseigde dampdrivne isbrytarar til Sovjetunionen som krigsskadeerstatning. Ut over 1950- og -60-talet bygde Finland opp igjen isbrytarflåten. Dei avleverte damp-isbrytarane vart erstatta av dieseldrivne fartøy. (Dette var i tida då Sovjetunionen bygde sine første atomdrivne isbrytarar). Dei nye finske isbrytarane vart bygde med isbryting som hovudformål. Men likevel innretta som fleirbruksfartøy, med offshore-verksemd, oljeoppsamling og slepeoppdrag som sekundæroppgåver.

Polaris: Namn på andre fenomen enn ishavsfartøy:

For å halde seg til fartøy: *Stella Polaris* – Det Bergenske Dampskibsselskap (BDS) sitt

luksuriøse turistskip - eksisterte i tida 1927-2006. Kalla både 'Norges vakraste skip' og 'cruiseskipenes dronning'.

BDS kalla ei rekkje av sine fartøy opp etter astronomiske fenomen: *Venus*, *Meteor*, *Midnatsol*, *Nordstjernen*, *Leda* osv.

Namnet *Stella Polaris* er latin (stella = stjerne) og tyder ganske enkelt *Polstjerna* - og like gjerne *Polarstar*.

Søk på nettet (Sjøhistorie) viser at også ei rekkje andre fartøy i både notid og fortid – utan tilknytning til islagde farvatn – har bore *Polaris*-namnet, åleine eller som del av eit samansett namn.

Dessutan var *Polaris* namn på eit kvalfangstselskap: Hvalfangerselskapet *Polaris AS* i Larvik. (Disponert av reiarlaget Melsom og Melsom, Larvik).

Elles blir *Polaris* brukt som namn på ei rekkje fenomen: snøscooter, kasserolle, teater, medieverksemd osv.

APPENDIKS:

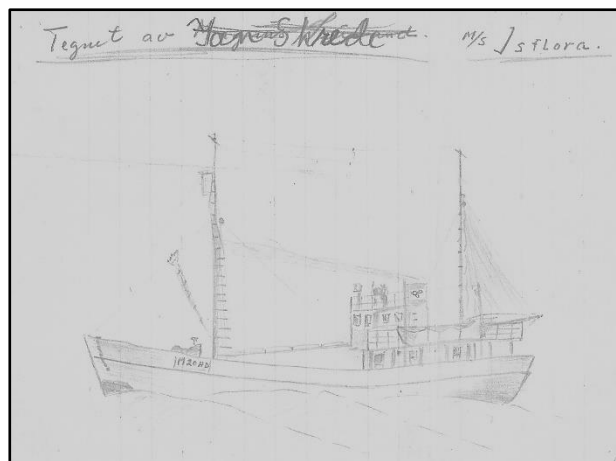
JAN SKREDE 1936-1995, Hareid:

På forsommaren 1956 hadde denne artikkelskrivaren eit opphald på St. Carolus sjukehus i Molde – på grunn av ein biholebetennelse. Frå sjukehusglasa var det god utsikt til fjorden og kaiene. Skipstrafikken, ikkje minst hurtigruteanløpa, var underhaldning. I 1956 var hurtigruteskipet *Ragnvald Jarl* nybygd. Like eins fikk fylkesreiarlaget MRF på den tid overlevert ei ny ferje med namnet *Glutra*. Frå sjukehusglasa følgde ein nyfiken gutunge med trafikken på fjorden så godt han kunne.

Dette var eit knapt år etter at ishavsskuta *Jopeter* av Brandal måtte forlatast som tapt i isen ved Nordaust-Grønland, etter å ha mist propellen. Men det var også eit par-tre månader **før** den same *Jopeter* vart funnen igjen i ein fjord på Nordaust-Grønland.

Om lag på denne tida kom Jan Skrede frå Hareid inn på same sjukerom på St. Carolus – truleg for eit liknande medisinsk forhold. Med den nemnde heimeadressa vart han nokså fort utspurd om *Jopeter*-historia.

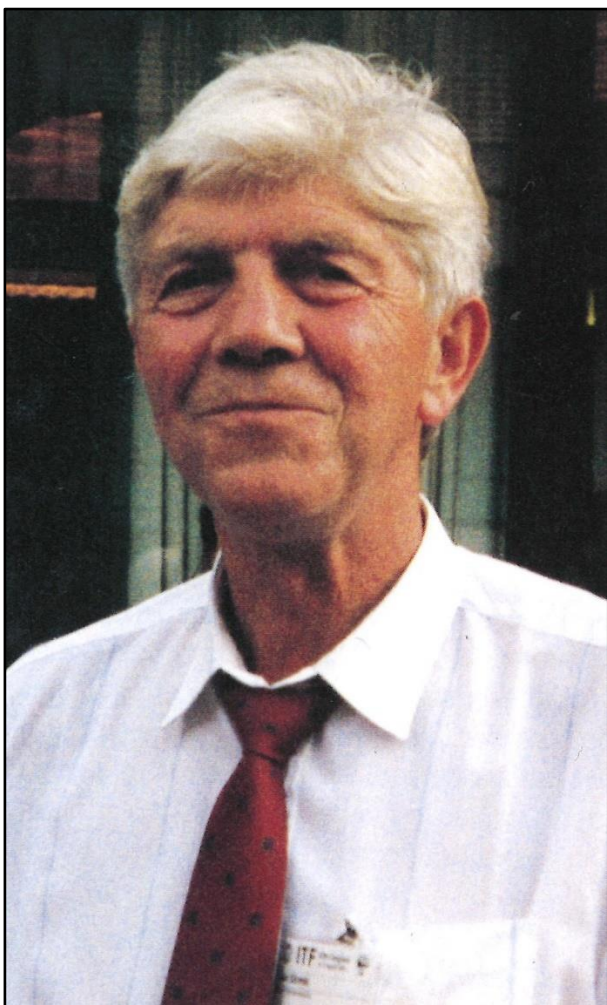
Det viste seg at han kjende godt til *Jopeter*. Skrede – den gong ca 20 år gammal – hadde vore med ishavsskuta *Isflora* (1948) av Brandal til selfangst ved Newfoundland. Han responderte på utspørjinga blant anna ved å lage ei blyantteikning av *Isflora*. (Då barndomsheimen min i Volda skulle gjerast klar for sal mange tiår seinare, fann eg igjen denne teikninga i ei skuffe. Jan Skrede si teikning av *Isflora* var lagd i mappa for *Isflora* i skutearkivet i Ishavsmuseet i Brandal).



Isflora teikna av Jan Skrede

Jan Skrede heldt fram som sjømann, fiskar og selfangar. Han tok navigatørutdanning og var skipper på *Polaris* (1951) på selfangst ved Newfoundland i åra 1969, 1970, 1971 og 1972. I tillegg hadde han same skuta på fiskeri etter sild og lodde.

Skrede sokna til Arbeidarpartiet i politisk samanheng. Då Trygve Bratteli skipa regjering i 1973, vart Eivind Bolle fiskeriminister. Bolle heldt fram som minister etter statsministerskiftet Bratteli/Nordli i 1976, fram til regjeringsskiftet i 1981. Jan Skrede var statssekretær hos Bolle. Truleg mykje av Bolle si ministertid, kanskje heile bolken.



Jan Skrede.

Etter tida som statssekretær var Skrede medlem i ei lang rekkje fiskerirelaterte offentlege styrer, råd og utval, oppnemnde av departement, statsråd og Stortinget. I det sivile hadde han framskotne posisjonar i Norsk Sjømannsforbund (organisasjon for sjøfolk og havfiskarar). Som fagorganisasjonsmann hadde han truleg mange harde tak med fiskebåtreiarane.

Jan Skrede døydde i 1995 – berre 58 år gammal.

Referansar:

Informantar: Susan Barr; Arnljot Brandal; Bernt Arnvid Brandal; Perry Brandal; Peter Josvald Brandal; Audun Gården; Alester Hansen; Kjell-G. Kjær; Henrik Landmark; Webjørn Landmark; Ole-Chr. Røren; Jan Skrede; Paul Stark; Tore W. Topp.

Arkiv: Ishavsmuseet Aarvak. Skutekatalog.

Avis: Skrede, M. C.: 'Av selfangarslekt'. *Dag og Tid* 03.02.2017.

Tidsskrift:

Brandal, S. R. 'Funnet av *Endurance*'. *Isflaket*. Nr 2/2022.

Litteratur:

Grytten, H.; Dybvik, P. O.; Giske, K.: *Fisk og Forbund. Fiskebåtrederne Forbund 50 år*. Fiskebåtrederne Forbund. 1996.

Kristensen, M. 1987. *Mot 90 grader syd*. Oslo. Grøndahl.

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

Nordanger, T. 1980. *Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939*. Bergen. Nordanger Forlag.

Ottesen, J. 1999-2001. *Ishavsskuter I-III*. Fotoarkivet. Ulsteinvik.

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

Thorvik, O. 1989. *Møringer i fangst og strid*. Møre Forlag.

Vollan, O. 1951. *Ishavsfart*. Oslo.

Nettet:

Forvaltningsdatabasen: Oversyn over Jan Skrede sine medlemskap i styrer, råd og utval. Sjøforklaring Halifax 18.11.1942. (*Polaris'* forlis).

Sjøhistorie.

Store norske leksikon. Nettutgåve.

Wikipedia.

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 verksemder 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 meklaras med god lokalkunnskap som hjelper deg med sal av bustaden din.

moremegling.no/kontakt-oss

Fangstveteranens siste hvilested

Av Magnar Johansen

Få visste mer om avdøde Raimo Johannes Pentikainen enn at han hadde vært skogsarbeider i Finland før han kom til Ålesund i 1960 og ble selfanger. Fangstkolleger sørget for at hans siste hvilested ble Vestfjorden.

18 personer, de fleste hadde ikke hørt om «finlenderen» som han ble kalt, møtte opp på kaia til fisker Tore Østeig i Stamsund 3. mai. Østeig er sentral i det som skal bli en spesiell bisettelse av en spesiell mann. Raimo Pentikainens første tur til Vestisen var i 1960. Han siste i 2022. Da var han 87 år!



Raimo Johannes Pentikainen. Få, om nokon, har fleire turar på selfangst.

På sin andre tur på selfangst i Vestisen, i 1981, delte nemlig den da 18 år gamle Tore Østeig lugar med finlenderen. Sammen var de på fire-fem turer med forskjellige fangstskuter, blant andre «Heimen 1» fra Tromsø og «Arnt Angel» fra Vestvågøy.

Den fāmælte finnen forsvant etter hvert ut av livet til fiskeren i Stamsund. Helt til senhøsten i fjor. Da fikk Østeig tilsendt dødsannonsen fra en kollega. Pentikainen døde 14. september 2024,



Tore Østeig tok initiativ til askespredningen av sin fangstkollega fra Vestisen.

tre måneder før han ville fylt 89 år. Finlenderen var året før utsatt for en fallulykke som gjorde han pleietrengende det siste leveåret. Tore husket godt mannen som bestandig slipte knivene til mannskapet om kveldene, og som aldri snakket om livet sitt, om Finland eller andre personlige forhold.

Umerket grav

Østeig ringte begravelsesbyrået i Ålesund. Byrået varslet presten som igjen ringte Tore for å få stikkord om Raimos liv. Raimo Johannes Pentikainen hadde ingen kjente pårørende. Kommunen skulle besørge begravelsen gjennom kremasjon, og legge 87-åringen i en umerket grav i Ålesund. Østeig alarmerte folk som kjente eller visste om finlenderen. Sammen med en fangstkollega fra Tromsø reiste han til begravelsen i Ålesund kirke. Der møtte det akkurat mange nok til å bære kisten. Å legge en av veteranene i norsk selfangst i en umerket og navnløs grav kom ikke på tale, tenkte Østeig.

-Vi var mange selfangere som var enige om at vi ville bekoste en seremoni. Etter seks-åtte uker fikk vi kontakt med niesen til Raimo i Finland via finske Mari Caesar, som bor i Stamsund. En måned før fristen på seks måneder for å ha en urne stående gikk ut, tok jeg initiativ til askespredning. Jeg fikk også fullmakt til å styre denne prosessen, forteller Tore Østeig.

-Hans rette element



Fiskere og fangstmenn viste den siste heder til en veteran i norsk selfangst med sin blomsterhilsen.

Han søkte Statsforvalteren i Nordland om tillatelse til å spre asken i Vestfjorden. 3. mai ble levningene etter Raimo Johannes Pentikainen spredt ved holmen Hagbarden, ved innseilingen til Stamsund. Noen av de fremmøtte ble med på Østeigs båt «Polaris» for å vise finlenderen den siste ære. Seremonien ble sendt med lyd og bilder via mobiltelefon av Mari Caesar til niesen i Finland som sa at det var rørende å se bisettelsen av en onkel hun aldri hadde møtt.

-Vi var fire som hadde vært på selfangst med ham. For meg var seremonien rørende og fin, og jeg følte at vi brakte Raimo til sitt rette element.

Han var rundt 70 turer i Vestisen. Det er ikke mange fangstmenn i Norge som har like mange turer som han. Han var med skuter fra Møre, Lofoten og Troms. Vestfjorden ligger midt mellom heimehavnene til båtene, sier Østeig.

Raimo Johannes Pentikainen hadde også en annen livsoppgave som han tok alvorlig. Han samlet hvert år inn penger til et barnehjem i Peru. Pengene overrakte han personlig.

-Jeg vet ikke mye om dette, bortsett fra at han før sesongen ringte av og til fra Peru og lurte på om jeg visste om ledig plass på en selfangstskute. Han hadde et godt rykte, og det var tydelig ut fra antall sesonger at han var ettertraktet. Etter hvert sviktet hørselen hans, og det ble ingen flere telefonsamtaler. Nå er et spesielt menneske og en veteran blant selfangere tilbake på havet, bokstavelig talt, sier Østeig.

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

☎ 700 37 900

www.aasenbil.com

Lasteskipet DS *Albr. W. Selmer* og Aktieselskabet Det Selmerske Rederi, Trondheim.

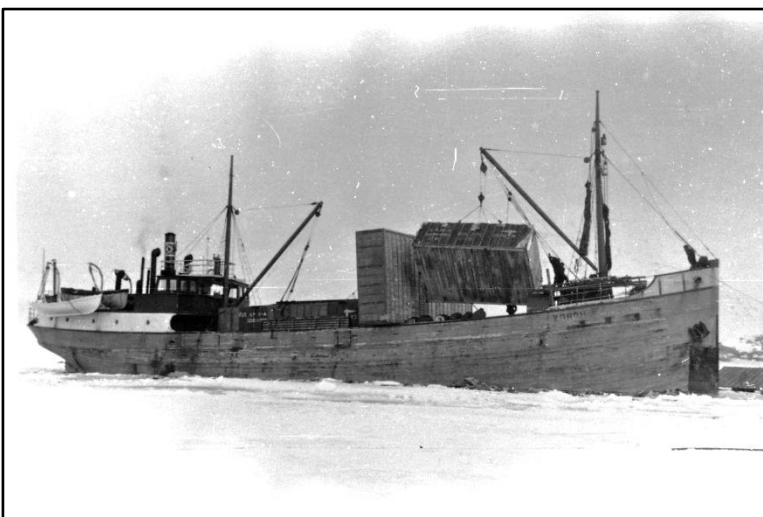
Av Magnus Sefland

Roald Amundsen og ekspedisjonen med N24 og N25:

Vi hadde i ei tidlegare utgåve av *Isflaket* ein artikkel om blant anna Amundsen og hans forsøk i 1925 på å nå Nordpolen med to Dornier flybåtar, med Ny-Ålesund som utgangspunkt. Forsøket mislykkast. Flybåtane måtte gjere ein stopp og lande i ei råk i isen, for å sikre navigasjonen. Då viste det seg at N24 hadde fått ein skroghskade. I tillegg klappa råka i isen saman. Ekspedisjonsmedlemene måtte bruke lang tid på å lage startbane på isen for N25. I den tida var dei alle truleg rekna som sakna – inntil dei alle kom tilbake til Svalbard med N25.

MS *Hobby*:

Hobby var på ca 300 brt og hadde ein Bolindermotor på 320 hk. Fartøyet var ein lastebåt med overbygg og maskinrom akter. To master, den aktere framfor overbygget. *Hobby* var i eige hos familien Holm i Tromsø.



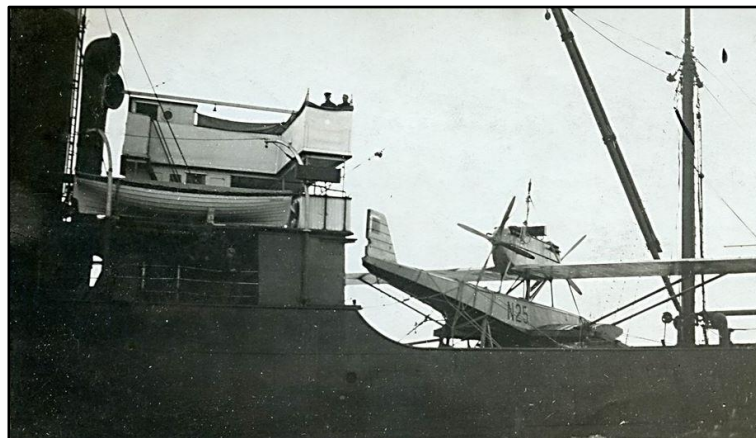
Hobby lossar fly og utstyr i Ny-Ålesund. Foto Hans Hjelle.

I 1924 vart skuta noko ombygd med tanke på N24/25-ekspedisjonen. Skuta fekk også ei

utvikstønne i frammasta, men var framleis først og fremst ein lastebåt. Til polferda kom flybåtane som deler i store kasser frå Italia med tog gjennom Sverige til Narvik. Der vart dei henta av *Hobby* – og i Ny-Ålesund monterte til ferdige flybåtar.

I 1926 gjorde *Hobby* teneste ved Amundsen si luftskipsferd over polpunktet. I 1928 var *Hobby* ekspedisjonsfartøy for Louise A. Boyd. Men i løpet av ekspedisjonen vart skuta omdisponert til leiting etter Roald Amundsen og Latham-flyet. Kort tid seinare skal *Hobby* ha vorte seld til Sovjetunionen.

Det er mindre kjent korleis ekspedisjonsdeltakarane og flybåten N25 kom tilbake frå Ny-Ålesund til det norske fastlandet. Det var med lastebåten DS *Albr. W. Selmer* av Trondheim.



N 25 på dekket til DS *Albr. W. Selmer*

Tidsskriftet *Skipet*:

Kort tid etter *Isflaket* med Amundsen-artikkelen kom tidsskriftet *Skipet* 2/2025 med ein artikkel av Steffen Onsøien og Dag Bakka om trondheimsreieren Johan Albrecht Wibe Selmer (1864-1910). Med både reiarlagshistorie og skipsliste. Og der fann vi det fartøyet som brakte Amundsen, ekspedisjonsdeltakarane og det eine flyet – N25 – tilbake frå Ny-Ålesund til Horten: DS *Albr. W. Selmer*.

Forretningsborgarskapet i Trondheim.
Tidleg på 1900-talet:



DS Albr. W. Selmer

I byen var det ei lang rekkje leiande forretningsfolk, med titlar som vitna om økonomisk makt og handlekraft: grosserar, banksjef, skipsreiar, advokat, direktør, kaptein, konsul, lege, kjøpmann, ingeniør osv.

Ein del av desse namna har vorte litt ekstra kjende: skipsreiarlaget Bachke & Co, skipsreiar Albr. W. Selmer, ingeniør Edw.Olsen (Ørens MV), kjøpmann A. Dahl, dr. Bjarne Lysholm og grosserar og generalkonsul Adolf Øien. Den sistnemnde var med på så mange ulike tiltak at han fekk tilnamnet 'halve byen'.

Skipsreiar Johan Albrecht Wibe Selmer:

Han vart fødd i Kristiansund i 1864. Som ungdom hadde han eit opphald i England. Der fekk han først forretningsutdanning og deretter arbeid i eit befraktarmiljø. I 1891 busette han seg i Trondheim.

I tilgjengeleg materiale råder det ei viss forvirring om namnet hans: dei fleste stader er første namnet oppgitt til Johan - andre stader Thomas. Andre namnet er dei fleste stader oppgitt til Albrecht. Andre stader Albrigt eller Albregt. Dødsåret er oppgitt til 1910 fleire stader og tyder på at det dreiar seg om ein og same person.

Som forretningsmann brukte han ein forkorta versjon av personnamnet: Albr. W. Selmer. I Trondheim etablerte Selmer seg som skipsreiar og portugisisk konsul ved midten av 1890-talet. Han kjøpte og åtte ikkje skip sjølv, men administrerte ei rekkje skip som var organiserte som eigne aksjeselskap. Forretningsborgarskapet i byen hadde eigarinteresser i fleire av skipa. Nemnde grosserar Adolf Øien var medeigar i fleire av skipa. I 1908 disponerte Selmer ti lasteskip i ulike selskap.

I tillegg til bustadadresse i Strinda (i noverande Trondheim) kommune hadde Selmer også ein eigedom i Haltdalen, mot Røros. Der oppheldt han og familien seg om somrane, så også sommaren 1910. Det året hadde dei drukke forurensa vatn og fått tyfusfeber. Selmer sjølv og dottera Lilly døydde av sjukdomen med ein månads mellomrom. Enkja Nini (Nikoline, f. 1871) og kontorsjef Gustav Stene, frå då av som disponent, overtok leiinga av reiarlaget. Verksemda heldt fram som før etter ei omorganisering i 1912. Dei ulike aksjeselskapa vart slått saman til eitt selskap under namnet Aktieselskabet Det Selmerske Rederi.

Albr. W. Selmer sine skip:

I tidsrommet 1874- 1928 var Selmer-reiarlaget involvert i til saman 24 ulike dampdrivne lasteskip. Dei frakta svovelkis, jarn, petroleum, kol, stykkgoods, vin, militært utstyr og ulike former for trelast, blant anna props, tremasse og papir.

Tidsrommet omfatta første verdskrig. Under krigen var det økonomiske oppgangstider. Spekulantar og andre tente godt med pengar. Oppgangskonjunkturen fekk tilnamnet 'jobbetida'. På same tid gjekk materielle verdiar tapt, i form av skip som forliste. Og menneskeliv, i den grad at det etter første verdskrig vart reist ein minnehall ved Stavern. Der er koparplater med namna til omkomne sjøfolk. Etter andre verdskrig kom fleire namn til. Med det er der meir enn 7000 namn på koparplatene.



Skipsreiar Johan Albrecht Wibe Selmer

Eit par år etter slutten av krigen sette den økonomiske krisa inn. Selmer-reiarlaget hadde mist fleire skip under krigen og måtte selje unna andre skip då lågkonjunkturen kom. Av dei 24 skipa forliste 13 på ulike måtar og til ulike tider – ikkje alle i Selmer si reiertid. 11 skip vart torpederte og / eller skotne i senk under første verdskrig. Dei krigførande fartøya – ubåtar og andre – som senka skip, må ha tatt seg uvanleg omsorgsfullt av dei skipbrotne mannskapa ved at dei vart sette på land eller om bord i andre skip. Det var visstnok berre eitt av skipa som hadde vore under Selmer sin administrasjon, som gjekk ned med mannskapet. Då omkom 55 personar. Det skal ha vore i havområda ved Sri Lanka i 1944, etter kollisjon med eit anna skip. Dette var mange år etter at skipet var ute av Selmers administrasjon og var kome på andre hender.

DS *Albr. W. Selmer*:

Skipet eksisterte 1900-1943. Dette var skipet som i 1925 frakta Amundsen, folka hans og den gjenverande flybåten N25 tilbake til fastlandet. Skipet vart bygd i Sunderland, Storbritannia, i 1900. Det var ein midtskipsbåt, med overbygg og maskinrom midt i fartøyet og lasterom både framfor og bak overbygget. Dimensjonar var 2296 brt / 299 ft lengd.

Første 12 ára var skipet i britisk eige med namnet *Saltwell*. Skipet vart innkjøpt av Aktieselskabet Det Selmerske Rederi i Trondheim i 1912 og gitt namnet *Albr. W. Selmer*. Dette var i samband med omorganisering av reiarlaget - og to år etter at Selmer sjølv døydde av tyfusfeber. Det er lett å tenkje seg at namnevalet på skipet hadde samband med Selmer sitt dødsfall to år tidlegare.

I 1925 var skipet i koltransport, og var etter alt å dømme i Ny-Ålesund etter last. Då høvde det å ta Amundsen, ekspedisjonsdeltakarane og flybåten N25 med til fastlandet. Flybåten vart frakta på lasteluka på fordekket på skipet. Flybåten vart heist om bord og plassert mellom frammasta og bruoverbygget i fullt intakt stand. Den vart ikkje demontert på nokon måte, slik begge flybåtane var då dei kom frå Italia til Ny-Ålesund med MS *Hobby*, pakka i store kasser.

På veg sørover var skipet inn om Tromsø. Fotografi viser skipet med signalflagg på begge mastene. Ved det norske flagget på hekken står Amundsen og ekspedisjonsfolka hans.

Utanfor Lødingen vart transporten fotografert på ein måte som viser flybåten på fordekket, tilsynlatande intakt og med kjenningsmerket N25 godt leseleg. Fotografiet hamna på eit dansk postkort. (Eksemplar av dette kortet var seinare omsett på auksjon).

Amundsen og ekspedisjonslaget vart sette på land – og flybåten på sjøen - i Horten. Derfrå flaug dei alle med N25 til Oslo, der dei vart mottatt med stor jubel.

I 1928 vart *Albr. W. Selmer* og tre andre skip selde ut av reiarlaget. Det var vanskeleg å tene pengar på drifta. Med det vart Aktieselskabet *Albr. W. Selmer* avvikla og lagt ned. På det tidspunkt var det stor uro i norsk og internasjonal økonomi. Vanskar i skipsfarten kom som del av dei allmenne vanskane i internasjonal økonomi, noko som også *Kings Bay Kull Co* i Ny-Ålesund opplevde.

DS *Albr. W. Selmer* heldt fram i koltransport under nye eigarar og med nytt namn: *Gurth*. I 1933 kom skipet på kinesiske hender og igjen med nye namn – i tur og orden *Winifred Moller*, *Hwah Ching* og *Asian*.

Skipet enda sine dagar i desember 1943, i kollisjon med eit anna dampskip ikkje så langt frå Sri Lanka – på reise frå Basra i Irak til Colombo på Sri Lanka og Calcutta.

Etter forsøket på å nå Nordpolen 1925 var flybåten, den tidlegare N25, først i britisk, så i tysk eige. Med tilsvarende nasjonale kjennemerke. Den vart brukt til kryssing av Atlanterhavet og som øvingsfly ved flyskulen på den tyske øya Sylt i Nordsjøen. Deretter vart den etter kvart vurdert som lite tidsmessig og kom på museum i München. Der vart den øydelagd av alliert bombing i 1944 – og overlevde den tidlegare DS *Albr. W. Selmer* med om lag eitt år.

REFERANSAR:

Arkiv: Ishavsmuseet Aarvak. Skutekatalog.

Tidsskrift:

Onsøien, S. og Bakka, D.: 'Albr. W. Selmer, Trondheim'. I *Skipet*. Nr 2/2025. Red. D. Bakka. Bergen. Foreningen Skipet. Norsk Skipsfartshistorisk Selskap.

Nettet:

Sjøhistorie.

Norsk Maritimt Museum.

Arkivverket. Nettside.

Wikipedia.

Plukkfangst:

A/S Søndmøre Selfangere søkes dannet med forretningskontor i Brandal med aksjekapital minst 600.000. Selskapet skal bestyres av Peter S. Brandal som har tegnet sig for 100.000 kr.

Det skal overta Peter Brandals tidligere forretning og hensikten er, å få bredere økonomisk basis for hans selfangerbedrift.

Fangstvirksomhet i ishavet, dels Hvitehavet, samt særlig i Grønlandsstredet, langs Grønlandskysten og østover, har vært drevet av Brandalinger siden omkring 1900.

I sæsonen kan fartøierne utføre 2 reiser, den første til Hvitehavet, den annen til Grønland. Selfangst foregår i tiden mars – juli, hvorefter sildefisket inn under Island tar sin begynnelse. Dette sildefiske opphører i september. Ved siden herav deltar fartøierne i storsildfisket på den norske kyst i tiden november til mitten av februar. Fartøierne vil således være i drift året rundt.

(Romsdals Budstikke 4. juli 1925.)

Selveidni

Til Brandal er komne selveidarane «Islys» med 2000 sæl, tilsvarende 54 ton spekk, «Horgefjord» 1650 sel, «Polaris» 650, «Aarvak» 650, «Polaric» 1600. Vidare er komne heim, «Polhavet» med 1400 dyr, «Ishavet» med 1100, «Bratvaag» 700, «Grande» 450, «Leidulf» 200, «Polarstrøm» 600 dyr.

(Avisa Møre 28. juli 1925)

Adolf Lindstrøm forteller om sine 28 år i polar- forskningens tjeneste



(Nationen 25/6 1925)

I næsten en uke har verden stått på ende i begeistring over Roald Amundsens heltmodige flugt mot polen. I private selskaper, på offentlige møter, på restauranter og bodegaer drysser det av svulmende skåltaler, og fra alle verdensdeler strømmer hilsen- og hyldes-telegrammer ind mot Roald Amundsen og hans mænd.

De mange som i årrækker har talt ondt om Sydpolens og Nordvestpassagens beseirer, er forlængst slått til taushet. Kanskje kreditorerne som bare for et snaut år siden forsøkte å slå hans hus i Svartskog til tvangsauktion, også har fått litt andet å tenke på.

Slik ser verden og menneskene ut når bedriften er gjort og heltene vender hjem.

Men under alt dette utspilles en enkelt trist tragedie midt i byens hjerte.

I en liten fattigslig leilighet i Munkedamsveien bor en helt fra tidligere færd i isørkenen. Han er forlængst glemt av de fleste, og jubelropene fra boulevardene når ikke frem til ham. Det er «Fram»-manden og «Gjøa»-manden Adolf Lindstrøm, kokken, botanikeren, zoologen og maskinisten på en gang, Nansens, Sverdrups og Amundsens trofaste og muntre kamerat i 20 år.

I 28 år har han kjæmpet og slitt i savn og lidelser rundt om i Ishavet. Han har vært med på så å si samtlige norske forskningsfærd mot nord og



Teikning i Nationen 25/6 1925

syd, fra den første «Fram»-færd til Nordvestpassagen og Sydpolen. Overalt har hans hændighet, hans energi og store arbeidskraft og ikke mindst hans uopslidelige humør vært medbestemmende i færdens lykkelige forløp. – Nu er det ingen som husker ham.

Lindstrøm hadde også meldt sig til den første «Maud»-færd. Like før avreisen blev han imidlertid rammet av slag, blev lammet på hele høire side og har holdt sengen i 8½ år.

Først i de siste uker er han blit så pas restituert at han kan rusle oppe. Da gamle «Fram» ivær blev slæpt ind til Brandskjæret i al sin elendighet, måtte han hjælpes ned til havnen. Han måtte hilse på sin gamle ven, hvis dekkspalter han har slitt i samfulde 10 år.

Hvordan har så landet belønnet denne mand? Da han vendte tilbake fra Sydpolsfærd, blev han av kongen indvilget 2 000 kroner årlig sålænge han lever. Det er alt. Så utrolig det end høres har samtidig myndighetene fundet ut at denne æresskilling bør belastes med mest mulig skat. Ifjor fik han 325 kroner i skat, i år nye 325 kroner. Han greiet som rimelig er ikke å forstrække kommunen med slike beløp og er derfor nu avfordret hele beløpet på en gang.

I vinter var Amundsen på en liten nytårsvisit hos Lindstrøm.

- Siden du forlot mig, sa Amundsen, ser det ut som lykken har vendt sig.
- Ja kan du vente andet, lo Lindstrøm tilbake, – når ikke kokken er med.

Trods næringssorger og de mange års sykdom har den gamle kok endnu sit gode humør i behold.

Det skal nok ingen kunne ta ifra mig, sa han, under et besøk vi avla hos ham igår, – selv om det skulde se endnu mørkere ut.

Han er snart 60 år nu, men ser påfaldende kjæk ut, har bare litt vanskelig for å greie årstal og begivenheter ut fra hinanden. Ved fælles hjelp får vi imidlertid gjenopfrisket endel av de gamle minder.

- Jeg har gått utenskjærs siden jeg var 9 år gammel, fortæller han, derav 28 år i Ishavet.

Først var jeg med Sverdrup og «Fram» i 4½ år over Polhavet, siden «Gjøa»-færden gjennom Nordvestpassagen i 3½ år så atter ombord i «Fram» i 4 år.

Bare en dag fik jeg dengang for mig selv her i Oslo, så var det på ny ut med Sverdrup. Det var dengang vi berget de indefrosne russere ved Sibiriekysten. Siden var det et togt med konsul Lied til Jennissei. Det blev min siste tur. Det var vel så jeg ikke skulde få være med på den 7. tur i isen.

Aldrig har jeg vært syk før, alltid har jeg vært blandt de viltreste. Men da jeg stod å skulde si farvel til min kone for å gå ombord i «Maud», faldt jeg om på gulvet her. Og nu har jeg altså ligget her i over 8 år med mine 2000 kr.

- Det er altså den glæde De har hat av 28 års polarforskning?
- Ja, og så dette da.

Lindstrøm finder frem fra dypet av en velbrukt skibskiste en enkel prunkløs cigarkasse med store messingbeslag. Fortjenstmedaljen i guld og sølv kommer i frem, et par sølvskeer med

indskrift og en amerikansk æresmedalje følger efter og tilslut St. Olaf.

- End om De sendte St. Olaf til skattevæsenet?

– Å nei, dette skiller jeg mig nok ikke fra. Samtidig peker han stolt på en række diplomer på væggen hvor det står å læse at «Vi Norges konge» o.s.v. har tildelt Lindstrøm denne eller hin medalje for denne eller hin dåd.

– Ja, det var store dager, fortsætter han, men også ofte et uendelig slit. I 300 år forsøkte engelskmændene forgjæves å ta Nordvestpassagen. De drog avsted med skuter på op til 100 mand. Nogen kom aldrig tilbake.

Vi var bare 7 mand, og en døde underveis, men vi kom igjennem fordi «Gjøa» var så liten og hændig. Det var allikevel et under at det gik. Ildebrand hadde vi ombord og skjær på skjær hele veien.

Men det værste jeg har vært med på synes jeg næsten var de 4 måneder jeg blev liggende bums alene i vinterhavnen på Sydpolsfærden. Landpartiet bestod av 6 mand, og jeg måtte ligge igjen ved depotet mens de andre 5 gik videre mot polen.

Det tok 4 måneder før de kom tilbake, og i al denne tid hadde jeg bare mine mange meteorologiske apparater til selskap.

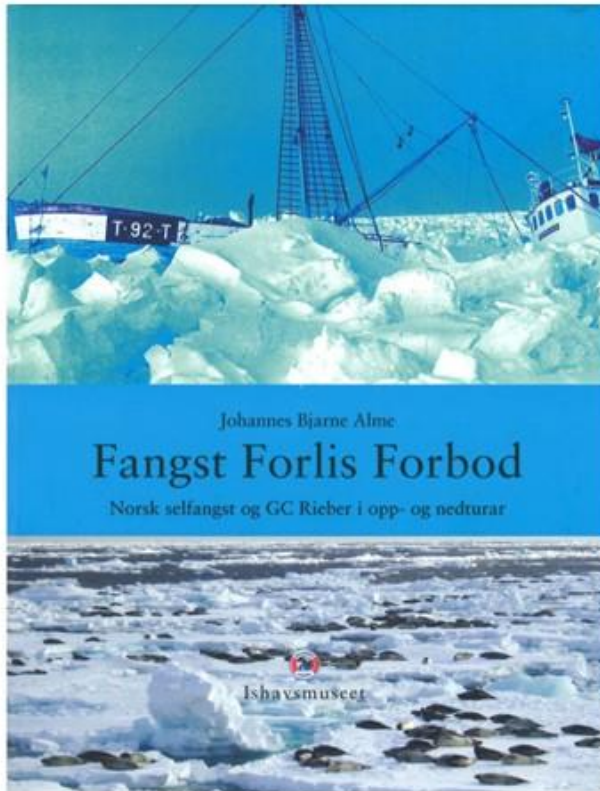
Det er forresten underlig med ensomheten i isørkenen. Det går som regel bare for dem som ingen slegt eller venner har. De andre holder det gående et år kanskje, den anden vinter er de forlængst lei det hele, den tredje er forfærdelig og den 4. vinter begynner de å tro at de aldrig kommer hjem igjen. Men jeg har alltid vært ungkar og spillemann, giftet mig først 3 dager før jeg skulde ombord i «Maud».

Vi tar avskjed med den gamle hædersmand.

– Å nei, sier han, skal dere alt gå. Det er så sjelden jeg har nogen å snakke med.

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.

Når førerhunden bestemmer.

Av Preben Astrup

Kort efter min ankomst til Kap Tobin, var jeg så heldig at kunne at købe telegrafmesterens hundespand. Han gjorde ikke selv meget brug af hundene og havde i øvrigt besluttet, at rejse hjem den kommende sommer.

Min første tur med hundene gik de 7 km ind til Scoresbysund for at købe hundefoder. Foderet var skidtfisk fanget på vestkysten, proppet i gamle 200 liters olie- og benzintromler. Sejlet af KGH fra Vestkysten til København og derfra retur til Scoresbysund på østkysten. Lugten fra tromlen skal jeg afholde mig fra at beskrive. Men fandt hurtigt ud af, at det var en god ide at have handsker på, når hundene skulle fodres.

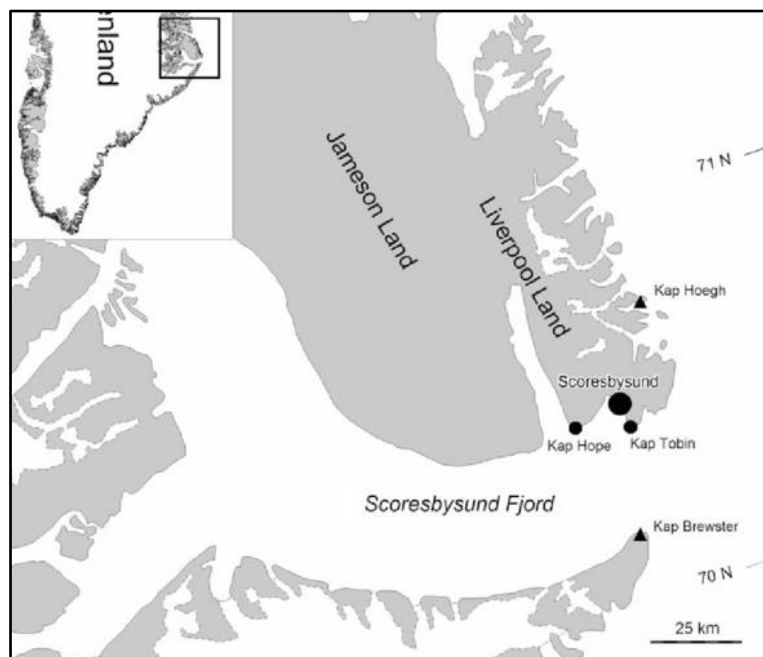
Nu er det ikke ligetil at surre en rund 200 liters tromle fast på en hundeslæde. Skal den stå op eller ligge ned? Jeg valgte ligge. Tromlen blev derfor surret ekstra godt fast på slæden og turen tilbage til Kap Tobin kunne begynde.

Det gik fint i slædesporet på isen over Amdrup Havn og indtil vi kom til slædesporet på land, Snelaget var endnu ikke tykt nok til at dække alle sten. På et tidspunkt havde surringen af tøndens løst sig så meget, at den trillede af slæden. Så kom der fart i hundene og mine evner som slædekusk sat på prøve.

Hundene blev stoppet, vendt rundt, og gennet tilbage til den tabte tromle med skidtfisk. Nu fik jeg lært hvordan man sikrer sig, at hundene ikke stikker af, mens man bakser en tromle tilbage på slæden og surrer den ekstra godt fast.

Hjem kom vi og nok med en hundekusk mere svedt end hundene.

I løbet af efteråret blev havisen tykkere og sikrere at køre hundeslæde på. Og det blev tid til at sætte sælgarn.



På en af de første ture begyndte det pludselig at sne og blæse så kraftigt, at det hurtigt blev svært at orientere sig. Så det handlede om, hurtigt at finde tilbage til Kap Tobin.

Efter bedste evne forsøgte jeg at lede hundene tilbage til Kap Tobin i det spor, jeg var overbevist om var det rigtige. Men førerhunden Samba nægtede at følge mine ordrer. Lige meget hvor meget jeg dirigerede, så ville den en anden vej. Til sidst fik Samba sin vilje. Og efter en tids kørsel fik vi landkending og kunne øjne husene på Kap Tobin.

Havde Sambo lystret mine ordrer var vi kørt ud på opbrudt usikker is og helt sikkert røget i vandet.

Et forår blev Ib og jeg enige om, at vi skulle køre en tur til Dombrava elven i Hurry Fjord. Ib ville ud for at fotografere og optage nogle film.

Slæderne blev lastet med telt, sovepose, primus, flagermuslygte, petroleum, proviant og foder til hundene.

Aftalen var at følge slædesporet fra Kap Tobin til Scoresbysund (7 km) og derefter fra



Motiv fra Kap Hope i 1977. Foto Ragnar Thorseth, Ishavsmuseets arkiv

Scoresbysund til Kap Hope (15 km), hvor vi ville gøre et lille ophold hos en fangerfamilie. Fra Kap Hope skulle vi 20 km op gennem Hurry Fjord til hytten i Dombrava, hvor vi ville overnatte.

Ib kørte forrest. Så for mine hunde var det blot at følge i Ibs slædespor. Pludselig lagde en tæt tåge sig over fjorden. Så tæt at vi mistede synskontakten med hinanden. Men jeg og mine hunde kunne jo blot følge i Ibs slædespor.

Hvilket de også gjorde et stykke vej. For uden jeg bemærkede det dreje de 180 grader rundt og kørte tilbage i sporet til Kap Hope.

Beboerne i Kap Hope må have undret sig over at se hundene og mig komme retur nogle timer efter vi havde forladt bygden. Vi skulle jo op til Dombravahytten.

Der var ikke andet at gøre, end at vinke pænt og sende hundene tilbage i sporet mod Dombrava.

Da hundene og jeg nåede Dombrava, var der ingen Ib og hunde. Men der var et slædespor op mod Bundhytten, som lå 25 km længere oppe i bunden af Hurry Fjord.

I tågen begav hundene og jeg os mod nord for at finde Ib. Efter et par timer stødte vi ind i Ib og hunde, som var vendt om for at overnatte i Dombravahytten.

Vi blev enige om, at nu havde vi og hundene kørt nok den dag. Hundene blev løsnet fra skaglerne, sat i hundekæden og fik et velfortjent foder.

Teltet blev slået op. Der kom gang i primussen, så der kunne smeltes sne til the og lunes et par dåser proviant.

Næste morgen vågnede vi til sol, klar himmel, fint fotovejr og godt slædeføre til hjemturen.

Gjennem luften til 88° nord

En bokanmeldelse
om Roald
Amundsen og hans
fællers bok

(Larvik Amtstidende
10/10 1925)



Idag vil titusener av læsere hele verden over sitte fordypet i Roald Amundsens bok. Den er kommet ut på 11 sprog og en verden griper efter den med spænding og forventning. Og ingen vil bli skuffet. Av de tidligere knappe beretninger forstod vi nok, hvilken dåd, der her var øvet. Under læsningen av boken blir det en klart, hvilken enestående indsats disse mænd har gjort under Norges flag med norsk jord som utgangspunkt. Og vi læser, bevæges, – stanser op og læser påny under dyp grepethet om den lille helteskares kamp for livet med døden for øie så at si hver dag og time, enten de basket med maskiner og skruis eller fløi i tåke ”med døden som nærmeste nabo.” Det hele er som et eventyr. Vi kan se med bange anelser på mangt her i vort land. Der er så meget som drar ned, så meget gråt og usselt, så meget av vekhet og tuskhandel. Men ingen skal mistvile. Her er endnu vilje til dåd og mandsmot findes her også. Lykkelig det land, som kan gi sin ungdom en bok som Roald Amundsens!

Bokens hovedavsnit er Amundsens beretning «Færden». Derefter følger Hjalmar Riiser Larsens: «Næstkommanderendes job», Leif Dietrichsons: «Beretning om «N 24» fra starten ind til vi 26. mai sluttet os til «N 25» og dens besætning.» Fredrik Ramm: «Mens venter, dagboksblade fra 21. mai til 18. juni» og endelig Jakob Bjerkness: «Veiret».

Boken har følgende tilegnelse: «De to, som repræsenterer alt; hvad der er godt i den norske kvinde Kirsten Riiser-Larsen og Gunvor



Dietrichson tilegner vi boken.» Om møtet med de to damer ved Fuglehuk fyr fortæller Amundsen: «Ved Fuglehuk hadde vi av alle de gripende scener vi nu hadde gjennomgått, den mest gripende igjen – gjensynet mellem flyverne og deres fruer. Faldrepstrappen sænkes, alle hoder blottes, og de to kvinder, som har båret det hårdeste av den hele færd, stiger ombord. At jeg ikke rådet over alle verdens flag, så jeg kunde sænke dem for dem i ærefrykt, at jeg ikke hadde al verdens kanoner, så jeg kunde fyre løs og gi dem en mottagelse keiserinder værdig.»

Roald Amundsens skildring er glimrende. Han fremholder flyvningens betydning for forskningen i de arktiske egne og nævner, at han allerede i 1900, da han holdt på at ruste ut «Fram» konfererte med aviatikere. «Maud» hadde sine små flyvemaskiner. Han skildrer de økonomiske vanskeligheter og berømmer sine ledsagere og hjælpere. Vort bysbarn, apoteker

Zapffe, Tromsø, ydet ham således uvurderlige tjenester. I Kings Bay blev Kulkompaniets snekkerverksted omgjort til messe og døpt «Speilen».

Her førte vor messeforvalter og proviantforvalter, vor apoteker og muntrationsrådsceperet. Ja, kjære messeforstander, du vandt alles hjerter med dit glade, muntre væsen. Mig var du til uvurderlig og prisløs støtte ved det pliktopfyldende og samvittighetsfulde arbeide.» Om starten fra Kings Bay, da de to storfugle har lettet og begyndt flukten mot det ukjendte:

– Mine følelser i det øieblik var et virvar av brusende takk – et nikk og et takknemlig øiekast til ham, som sitter bak mig og har utført dette brillante mesterstykke – en varm stille takk til dem derover (i den anden flyvemaskin) som netop har sluttet sig til os. En takk så dyp og inderlig til mine fem kamerater, som alle villig kaster livet ind på vektskålen, en tak fordi det fryktelige åk endelig var løftet av mine skuldre – den hånlike forakt, jeg så mange gange hadde måttet føle de par siste år under den stadige motgang – og fjernet for alltid. Faldt vi end ret ned, alvorsstemplet kunde ikke mere viskes ut.»

– Man forstår hvor bittert han har følt «Dagbladet» og visse arbeiderblades uforsvarlige skrivemåte i de vanskelige år. Vi får grei beskjed om, hvorfor man måtte lande i den første den beste råk. Man måtte frem med maskinen mellom svær skrugar hvor en håndsbred mer eller mindre til den ene side, betydde vingenes knusning. Og så begynte dages kamp med skruis, issørpe, bløt sne og farlig nyis. På nedsatte matrationer og med elendig redskap banedes vei for maskinen, lavedes startplass på startplass – alt under overmenneskelige anstrengelser. Som bekjendt reddet Ellsworth to av deltagerne fra at gå under i issørpen. Det er ingen tvil om, at han den gang reddet hele ekspeditionen fra undergang. Senere erfaring viste os nemlig, at med en styrke på under 6 mand vilde vi aldrig ha klart at få «N 25» hjem, skriver Amundsen.

Da de to besætninger møttes på landingsstedet fik man nærmere beskjed om «N 24». «Så fik vi

da Dietrichsons historie om avgangen fra Kings Bay, om hvordan han trods han visste, at en stor del av et bunden var revet åpent, bestemte sig til at fortsætte flukten for ikke at virke hemmende på «N 25», som da allerede var i luften. Han mente, det var bedre at risikere livet end at stoppe færden. Jeg vet at der findes folk, som trækker på skuldrene og sier: dumdristig. Jeg tar av mig hatten og sier: Mot – et lysende, strålende, ubetvingelig mot. Gid vi hadde mange slike karer!»

Om arbeidet med isen heter det: «Det er med glæde og stolthet jeg tænker tilbage på de dage – glæde over at ha arbeidet sammen med sådanne mænd, stolthet over, hvad der blev utrettet. La mig tilstå åpent og ærlig, at jeg mangel gang betraktet situationen som helt håbløs og umulig, ismur på ismur hævet sig op og de måtte skaffes av veien. Bundløse svælg, som de syntes, gapte en imøte og truet med at lukke veien. De måtte fylles. Kjække, kjække gutter, som aldrig klaget, men med latter og sang angrep det mest håbløse.» «– 7. juni er en god dag at arbeide for folk, som længter hjem. Kniven føres med større sikkerhet, øksen med større kraft.» Endelig kom man op på isen: «Nu begynte den flukt, som til alle tider vil få plassen blandt de ypperste i luftens historie. En 850 kilometers flukt med døden som nærmeste nabo.» Og så landingen ved Hinlopenstrædet: «Vinden var løiet helt av og solen stekte mot de svære stener, stranden var dækket av. Hist og her lå ny, frisk mose imellem og vandet randtsyngende fra fjeldskræntene. Enkelte spæde fuglerøster passet ypperlig ind i den vakre aftenstemning og stemte en til høitid. Vi hadde såvisst ikke bruk for at søke ind i nogen kirke for at prise Gud den Almæktige og sende ham vor brændende tak. Her var stedet i hans vidunderlige natur. Havet lå blankt og stille med enkelte store, grundstående iser her og der. Det hele gjorde et mæktig indtryk og vil neppe glemmes av nogen av os. – Nei som det smakte at springe rundt på de store stene, man blev helt barn igjen.»

Sluttelig skildres hjemreisen og den mottagelse, landet gav nordpolsflyverne. Den har rørt alle sterkt. Om marinen skriver Amundsen: «Ikke en av mine ekspedisjoner er gåt ut, uten at den norske marine har hat sin store del i den. Denne siste i overvældende grad. Det var gjennom den norske marines flyvevæsen den siste færd kunde virkeliggjøres. Takket være den som så liberalt utstedte de nødvendige permissioner, takket være den, som fostret slike mænd – takket være den og den igjen blev færden mulig.» –

Beretningen avsluttes slik: «Alt tilhører nu minderne – de skjønneste og mest uforglemmelige.»

Riiser-Larsen skildrer underholdende forberedelsen helt til han kunde melde av: «Vi er klar til start, når kapteinen ønsker det.» Leif Dietrichson skriver fængslende om «N 24»s flukt og Fredrik Ramm fortæller livlig fra ventetiden på Spitsbergen. Verket har omkring 100 meget gode illustrationer efter fotografier og flere karter.

Et verk, værdig den store dåd! En bok for alt folket, men først og fremst for vor ungdom.

Plukkfangst:

Paa jakt etter moskusokser og isbjørn paa 78 grader.

Dampskibet «Malula»s ekspedisjon til Grønland var ikke vellykket.

Skibets kaptein forteller om turen og utbyttet.

Dampskibet «Malula» kom i dag via Aalesund tilbake fra Grønland hvor ekspedisjonen har drevet fangst av sel, isbjørn og moskusokser.

Kapteinen forteller at «Malula» reiste herifra den 13. juni og kom frem til Danskestredet paa Grønland den 22.-23. i samme maaned. Ekspedisjonen begynte med selfangst med en gang. Imidlertid blev utbytte daarlig, idet den

samlede fangst bare utgjør 500 sel, slik at turen formodentlig blir mindre regningssvarende.

Den beste tid for selfangst paa Øst-Grønland er maanederne juni og juli. Der deltok iaar i alt 40 fartøier. Fangstforholdene var imidlertid daarlige i denne sesong. Der var ikke saa meget, men til gjengjeld svært tett is, og dessuten blev operasjonene i stor utstrekning hindret av taake. Disse omstendigheter var det som foraarsaket det miserable fangstutbytte.

I august gikk «Malula» nordover mot fjordene og ekspedisjonen begynte da med moskus og isbjørnjakt paa land. Jakten foregikk paa 74 grader og en gang var man saa langt nord som på 78 grader. Ogsaa med jakten gikk det daarlig. Utbyttet blev i alt 28 moskusokser og 19 isbjørner.

Dessuten blev det fanget 1 levende moskus og 3 levende isbjørner. Moskusoksen døde i Aalesund, men isbjørnene beror fremdeles om bord i skibet. Der deltok i alt 4 norske fartøier i jakten, 1 fra Aalesund, 2 fra Tromsø, samt «Malula» her fra Haugesund.

Hele lasten blev losset i Aalesund.

(Haugesund Dagblad 11. september 1925)

Sælfangst med forhindringer.

Oslo: Det ser ut til at russerne i høi grad forsinker igangsettelse av sælfangst i Hvitehavet. Man har hittil ikke fått oversendt leidebrev, som skulde være Norges Bank ihende 10. februar. En hel rekke skipper kan ikke reise eller kommer for sent av sted da de ikke har fått papirene i orden.

(Romsdal Budstikke 19. februar 1925)

Frysefart i aust

Av Sigmund Bøe

Då eg kom heim etter krigen i 1946 tok eg meg tid til å tenke grundig over kva eg skulle slå inn på vidare framover. Det var heilt klart at det måtte verte på sjøen, men eg var lite huga på utanriksfart med 18 mndrs kontrakttid.

I 1947 fekk eg høyre at gamle "Polarbjørn" skulle ut att på fangst ved Newfoundland, og den gamle basillen beit meg so eg vart med der både i -47 og -48. Det var heilt utruleg å sjå kor mange av dei gamle fangstfolka frå 1940 som hadde vore ute heile krigen som eg no møtte att ombord i "Polarbjørn". Det var sovisst ikkje berre eg som var fanga i suget frå Arktis.

Det var på den tid "Polarstar" var under planlegging og bygging som den fyrste norske selfangstskute av stål. Ho var planlagt som ein kombinasjon av selfangst/ekspedisjonsfarty og frysebåt, og eg tenkte at denne kombinasjonen av frysebåt og ishavsfarty måtte vere noko som ville gi mange interessante og avvekslande fartsområder utan at ein måtte vere ute årevis av gongen.

Eg kom til at det måtte vere midt i blinken for meg so eg hyrte meg derfor på "Polarstar", var med til Skottland og henta ho heim hausten 1948, og vart verande ombord der i 8 år.

Det synt seg etter kvart å svare fullt ut til forventningane, ein vart aldri gåande i same tralten so lenge at ein vart lei og kei for alvor.

Selfangstsesongen frå februar til mai var alltid det årlege faste utgangspunktet. Den turen var i seg sjølv so interessant og full av utfordringar at det aldri kunne vere snakk om å verte lei. Vekslande tilhøve med is, vær og fangst gjorde at der alltid var noko nytt å bryne seg på, gode år og mindre gode, men aldri keisamt.

Det var det so visst heller ikkje når ein gjekk i forsyningsfart på Austgrønland som vi gjorde i mange somrar med "Polarstar", det kan aldri



Polarstar, ex Polarfart, på prøvetur før den forlet verftet. Foto frå James Lamont arkiv, Port Glasgow.

verte keisamt og einsformig når ein har med drivis å gjere, overaskingar dukkar raskt opp frå den kanten. Det fekk ein då erfare både her i Grønlandsisen og kanskje endå meir i isen ved Antarktis på ekspedisjonsturane dit seinare.

Frysefarten baud og på stadig avveksling. Lasten var i hovudsak fiskeprodukt eller kjøt, av og til djupfrosne grønsaker eller smør. Kjøt frå Irland eller Island til Kontinentet, grønsaker frå Skandinavia til England, fiskeprodukt frå hamner i Nord- eller Vest-Norge og Island med lossehamner over heile Europa eller austkysten av U.S.A. -

Der var eit fartsområde som skilde seg ut frå det vanlege. Det var frysefarten i Østersjøen til Tyske Austsona, Polen og Russland.

Seinhausten og vinteren 1951 gjekk vi 13-14 turar med svinekjøt frå danske havner, oftast Ålborg, til Warnemünde, men og eit par turar til Gdynia. Det var for sovidt grei fart men ein vart



Polarstar fraktetur rundt 1950. Foto frå Jon Jakobsen.

nokso lei av den beinharde kontrollen inn og ut av Austsonahavnene.

I Warnemünde var det ikkje so aller verst, vi vart etter kvart godt kjent med tilhøva og folka der, men i Gdynia var det slik at ein kjente seg som letta for ei bør kvar gong ein var komen ut derfrå.

Ein kjente det som ein heile tida var under oppsyn av vakter med maskingever. Ved inn- og utklarering måtte alle mann stille på linje på dekk medan kontrolloffiserane gjekk frå mann til mann og samanlikna ansiktet med biletet i passet. Ein væpna gjeng gjekk samtidig gjennom heile båten på leiting etter kontrabande og blindpassasjerar. Fyrst når alt var funne i orden fekk losen kome ombord og vi fekk gå frå kai.

Ein merka seg ellers at passkontrollen alltid var strengast ved utklarering.- Dei var visst meir redd for at nokon skulle lure seg ut enn at nokon

skulle lure seg inn. Ein vart nok vant til det etter kvart men det var lite triveleg sjølv om dei alltid var høflege og korrekte på alle vis. Det var som ein aldri var heilt sikker på om ein hadde gjort noko som streid mot reglane.

På denne tida var det heilt naudsynt å halde seg til dei minesveipte kanalane. Dei var merka med bøyer, men mange av bøyene var små sigarbøyer med so svakt lys at ein måtte vere heilt nær for å kunne sjå dei.

Langs rutene var der mengdevis av vrak. Somme såg ein over vatnet, andre var merka med grøne bøyer og endå andre var umerka. Eg hugsar særleg eit lite område nordvest av Rugen der vraka nærmast låg i haug etter flyangrep på ein konvoy.

Vinteren 1951 var ein stormvinter av dei sjeldne men på den vanlege ruta vår frå Warnemünde, gjennom Storebelt, til Ålborg, var det ikkje so verst når det ellers var bra sikt, men ein tur gjekk vi til Esbjerg og då fekk vi ei skikkeleg



Polarstar, oversegling i uvêr. Foto frå Per Bøe.

"hardskaving" i Nordsjøen og på ein tur til Göteborg fekk vi og skake oss rett godt.

Eg hugsar at vi gjekk ut frå Warnemünde julaftan ettermiddag og kom til Helsingborg midt på julenatta. Der fekk vi ligge i fred til 3. juledag.

Der var no sett i kraft eksportforbod for kjøt frå Danmark til Austsona og då vart der nok gjort ymse rare krumprang for å omgå det.

Eg hugsar t.d. ein gong at vi lasta svinekjøt i Ålborg for Helsingfors. I Helsingfors lossa vi 20 tonn og lasta inn att dei same 20 tonna, fekk ny Bill of Lading og heldt fram til Gdynia der vi lossa alt. Vi lasta ellers eit par gonger i Sverige, Helsingborg og Stockholm, men so vart det slutt på denne farten.

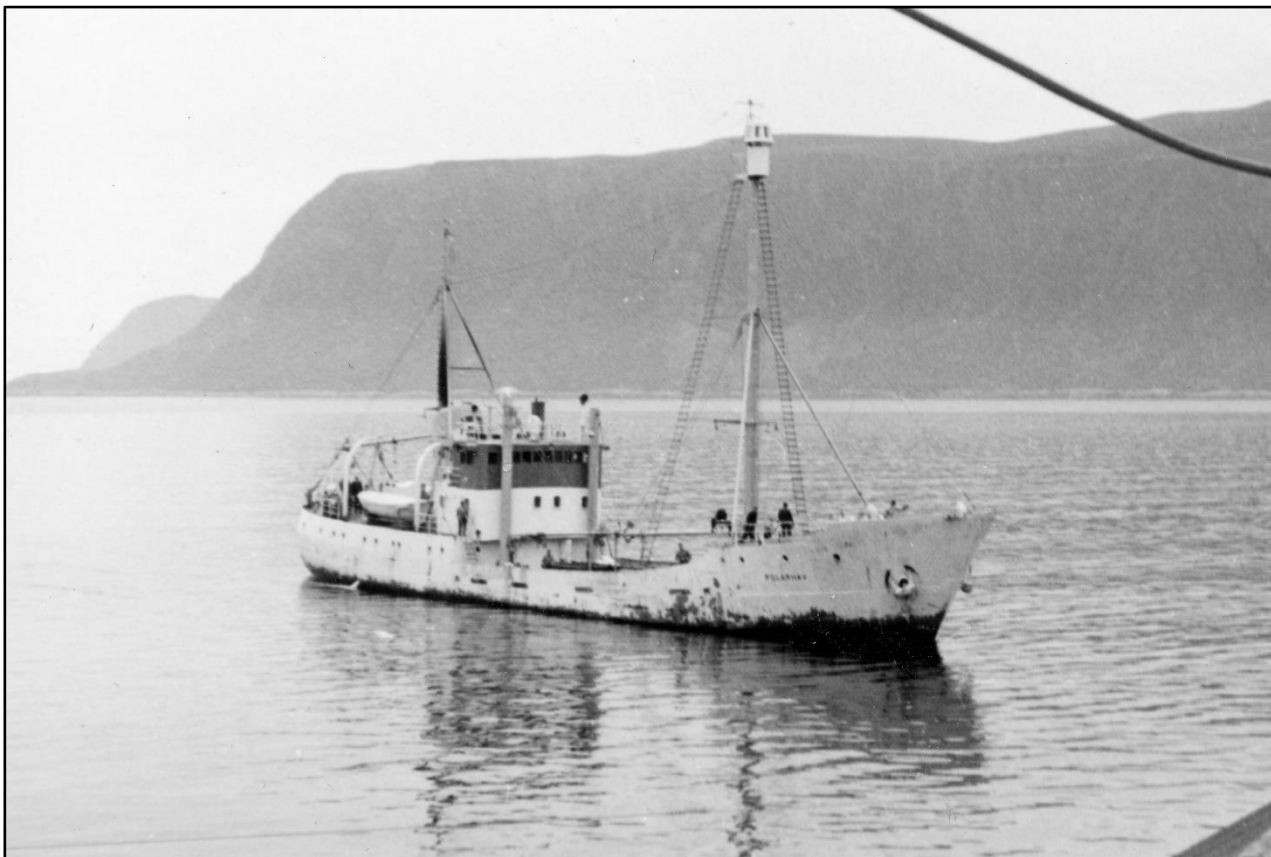
Nyttårsaftan låg vi i Warnemünde og i midten av januar avslutta vi charteret. Vi tok med ein sukkerlast frå Nakskov til Haugesund og gjekk so heim for å gjere klar for fangstfeltet i St. Lawrensgulfen.

Berre blåbær:

I februar 1957 var "Polarhav" ferdig frå Stord Verft. Ho var og eit kombinert fangst/ekspedisjons og frysefarty, noko større enn "Polarstar", 658 B.R.T. Med det same ho var ferdig, gjekk vi fyrst på fangstur til Newfoundland.

Det neste var ein last frosenfisk frå Reykjavik til Riga. I Riga fekk vi strenge påbod om rotteskjermer på alle trosser men det var noko vi ikkje hadde fått ombord enno. Vi prøvde å få kjøpt skjermer her i Riga men det var ikkje mogeleg, her var ingen ting å få kjøpt. So laga vi likegodt skjermer av stiv pappkartong og på to av baugtrossene rigga vi ekstra store fine skjermer der ein kunstnar av ein motormann hadde teikna eit flott bilde av ein katt som skaut rygg og freste på den sida som vende mot kaia. Skjermane vart godtekne og der vart ei heil lita folkevandring langs kaia av folk som beundra dei fine kattane.

Frå Riga gjekk vi direkte til Gdynia for å gå inn i fart med blåbær til Tyskland, Holland eller England. Før lastinga kunne ta til måtte roma vere gullande reine og luktfri. For oss som



Polarhav på veg inn til kai på Brandal. Foto frå Hans Skarbak

hadde vore på fangsttur og hatt spekk i roma var dette ikkje so heilt lett gjort.

Etter grundig vasking og lufting var siste utveg å brenne kaffi i romet. Det vart so bygt inn to mellomdekk i kvart rom for at lasten som var friske blåbær i tre-kilos sponkorger ikkje skulle verte stua for høgt.

Denne farten var noko heilt nytt for oss. No midt på sommaren rekna vi det nærmast som feriefart sjølv om det sette nokso store krav til frysekapasitet og til nøye påpassing med lufting og slikt.

Lasten kom langs sida i godsvogner utan noko slags kjøling. Den kom rett frå bærskogane og når det var varmt i veret kunne nok temperaturen vere oppe i 40 grader, kanskje endå meir.

Vår jobb var å få den ned til omkring +5 grader fortast mogeleg. På korte turar som t.d. til Lubec var det ikkje mogeleg å få lasten gjennomkjølt før

ein kom fram medan vi på lenger turar som til Hull klarte det fint. Det var også viktig med passande lufting av roma dagleg. Ellers var det heilt avgjerande kva kvalitet bæra hadde ved innlasting. Var bæra friske, tørre og nyplukka ved innlasting var det inga sak, var den derimot våt og hadde vore lenge i vognene so den tok til å verte blaut so kunne vi i allfall ikkje gjere den betre på turen.

Vi hadde høve å vere med under lastinga og plukke ut korger med dårleg bær, men det gjekk so fort at det var lite ein kunne gjere utan å refusere heile partiet i ei vogn desom det var altfor dårleg.

Der var ein representant for plukkarlaget med i kvar vogn og det er klart at dei likte det svært dårleg om partiet deira ikkje vart godkjent.

Lasten kunne variere frå 40-50 tusen til ca 130 tusen korger alt etter som der var tilførsel av bær, og der var 5-6 slike små frysebåtar chartra for sesongen og som kvar gjorde frå 3-4 til 6 turar.



Polarhav ved Newfoundland 1960. Foto frå Magnar Aklestad

Det var høgssommar og mykje fint vêr, so det var reine ynskjefarten slik sett. Vi likte minst dei korte turane til Lubeck, då vi aldri kunne greie å få temperaturen i lasten ned til det som var stipulert på so kort tid, men som oftast fekk vi gå til Hull, eller kanskje Hamburg eller Amsterdam og då heldt det fint.

Vi gjekk då gjennom Kiel-kanalen både fram og tilbake. Som oftast var der fleire av mannskapet som hadde kona med og dei fann gjerne denne turen gjennom kanalen svært interessant.

I Sopot, nær Gdynia, var der fin badestrand som ofte vart nytta og der var mykje interessant å sjå både i Lubeck og dei andre byane vi kom til.

Blåbæreksperten var sjølvsagt heilt ut eit statleg foretak og lønsemda var truleg ikkje so særleg god alltid, men poenget var å skaffe vestleg valuta og slik sett var det nok brukbart.

Ofte kunne vi vente fleire dagar på last og ingen kunne seie noko om kva tid den kom før vognene brått kom langs sida. Dette var velkjent og vanleg i alle aust-sonehavner på den tid. Ellers var Polakkane svært grei å samarbeide med sjølv om der var tollreglar og valutareglar

som kunne verke nokso skremande før ein vart betre kjent med tilhøva.

Likevel fann ein etter kvart ut at der var nok av dei som gjerne ville hjelpe til med å omgå reglane. Når det f.eks. galdt veksling av valuta var det aldri snakk om å veksle til offisiell kurs då den "svarte" kursen var omlag ti gonger høgare og der var nok av dei som hang på og ville veksle.

Emigrasjons- og tollkontroll under inn- og utklarering kunne nok tykkjest streng men var vel igrunnen ikkje særleg verre enn i vestlege hamner. Det var noko heilt anna no enn då eg var der fyrste gongen etter krigen i 1951 som eg fortalde om før. No hadde vi etter kvart vorte kjent med mange greie folk og dei fleste snakka nokso fritt ut om si misnøye med kommunistregimet. Ofte vart vi spurde om å kjøpe ein eller annen småting til dei i Vest, ting som ikkje var å få i Polen, og det gjorde vi gjerne dersom det var mogeleg.

Blåbærfarten var i det heile eit fint avbrøyte frå våre vanlege fartsområder og fryselastrar, og i heile fem sommar-sesongar gjekk vi i denne farten. - Når eg no tenkjer attende so var det vel igrunnen den einste ferie eg hadde i desse åra.

Frå boka «På minnegrunn», Ishavsmuseet 2003

Hvordan jeg blev Amundsens ledsager



Av Lincoln Ellsworth

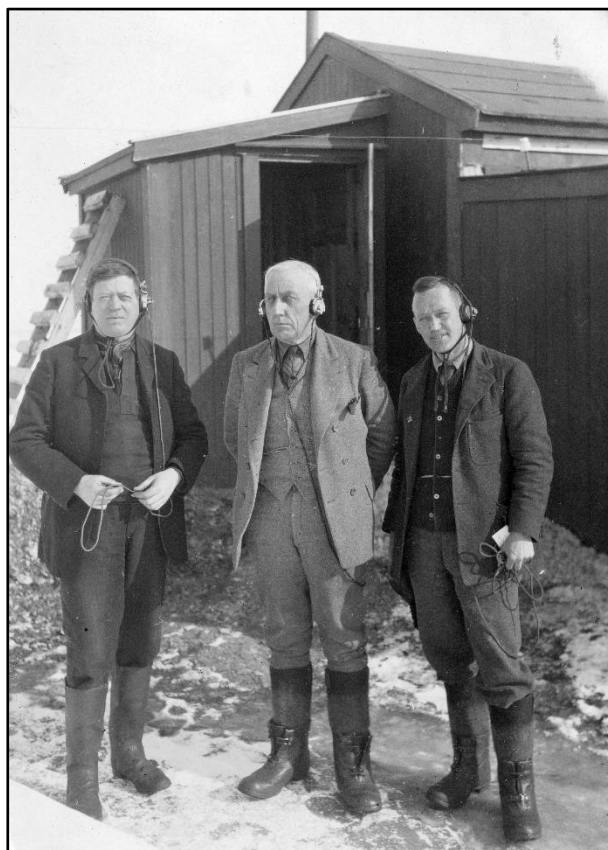
(Varden 17/4-1926)

Mine oldeforældre var blandt de første hvite nybyggere i Vest-Ohio. Fra dem må jeg ha arvet min forkjærlighet for yttergrænserne, for civilisationes utposter. Blandt jægere, pelsdyrfangere, speidere og cowboys i det tidlige Vesten fandt jeg mine guttedagers helter. Nogen av dem var godmodige røvere, andre var farlige kjærnekarer. Men alle var de modige, uforfærdede mænd. Og så længe jeg lever vil, de evige jage som fantomer gjennom min erindring.

Bare få av dem er i live nu. Resten er gåt til de evige jagtmarker vestenfor den synkende kveldsol. Jeg har kjendt mange av dem. Selv har jeg også gjort de fleste av de ting som gutter for en generation siden drømte om: Jeg har jaget bøfler, har levet blandt indianere, gravet guld og lagt landmålerens målekjæde over Vestens prærier.

Da jeg var færdig med høiskolen i 1902, deltok jeg i den første landmålerekspedition som Grand Trunk Pacifik-kompaniet sendte for at undersøke mulighetene for en transkontinental jernbanelinje gjennom Kanada. Vi gik os bort i trakterne nord for English River i Ontario, og efter vor proviant var opbrukt, levet vi av hestekjøtt og bær, indtil vi fandt frem til kjendte trakter igjen. Den, som har streift om i de uhyre landstrækninger nord for Georgiabugten, hvor skogene synes endeløse, vil i nogen grad fatte hvad en slik tur betyder.

I fem år fulgte jeg landmålerne gjennom et uhyre vidstrakt og bare delvis kjendt land, hvor



Hjalmar Riiser Larsen, Roald Amundsen og Ellsworth i Ny-Ålesund 1925. Foto Hans Hjelle.

indianere og pelsfangere var de eneste mennesker vi traf på. Efter at ha været med på at stikke ut en linje over Bæverfjeldene i Saskatchewan, deltok jeg i den første landmålerekspedition gjennom Yellowhead-passet i Britisk Columbia. Da vi konkurrerte med Canadian Northern Railway om passet, forlot vi ubemerket Edmonton en vånat, og efterat ha trasket over trehundrede kilometer med vore instrumenter på ryggen, efterat ha staket over elvene på tømmerflåter, halt vore kløvhester op av sumpen om dagen og slås med skarer av insekter om natten, var vi de første som nådde passet. Men da hadde vi mistet fire av vore hester – tre dyr med fuld bør gik utfor en styrtning ned i Athabascaelven, hvor de druknet, mens den fjerde døde av noget giftig græs den hadde spist.

Senere engang som fører av en ekspedition til jernbanens endepunkt Prince Rupert, blev jeg vidne til et optrin, som det sjelden er faldt i noget menneskes lod at se, nemlig en dødelig kamp

mellem to spækhuggere hoppet, som laksen, høit op over vandflaten og slog, med et klask som kunde høres et par kilometer borte, ned på sit offres rygg, for så at holde dets hode under vand. Pustende og gispende efter luft, idet den langsomt druknet, lå den store hval halvt begravet i en boblende sjø, av blodig skum og slog sin uhyre hale frem og tilbake for at gjøre sig fri for sine plageånder. Men disse havets ulver gav ikke tapt. Mens de langsomt drev hvalen ind på grundt vand, blev det imidlertid for mørkt til at jeg kunde følge optrinnet længer. Og næste dag viste bugtens rolige vandflate intet spor efter den gigantiske kamp jeg hadde set, mellem disse havet primitive uhyrer.

Skjønt vi levet ødemarkens vilde, fire liv på vore tokter, kom vi allikevel til at berede veien for civilisationen. Foran os trængte guldgraverne frem og efter denne fortrop fulgte nybyggerne. I strøket vest for Edmonton blev jeg overrasket over det store antal av prærievogner som passerte os på vei til Peace Riverlandet, meget over tusen kilometer nordenfor. I vor moderne tid virket synet av disse magre mænd og kvindene med de alvorlige ansikter, der de trasket tålmodig avsted ved siden av oksespandet med det knirkende læs, som et kapitel av fortiden. De reisende beskrev med glødende ord frugtbarheten i det fjerne land, som var deres mål, og jeg lovet mig selv høitidelig, at jeg ikke skulde slå mig til ro, før jeg med egne øine hadde set Peace Riverlandets herligheter.

I 1909, efterat jeg hadde fartet rundt i en godsvogn et år som leder av anlægget av Canadian Pacificbanen, vest for Montreal, bød der sig en anledning for mig til at komme til Peace River. Med en gammel guldgraver som ledsager, drog jeg avsted fra Porth Essington ved Stillehavskysten, tok opover Skeenaelven, og efterat ha passert vandskillet, kom jeg ned til Peace-Rivers kilder. Her tiltusket vi os en kano fra en indianer, og efter en reise på halvandet hundrer mil nådde vi Edmonton. Vi lete efter guld i Peaces kilder, og mens min ledsager holdt

til på elven, gik jeg indover landet og jaget elg sammen med Bæverindianerne.

Disse indianere lever i leirer, som hver består av et dusin familier eller mere. Familiene går på jagt efter tur. Når et stykke vildt er fældet, kommer der liv i leiren, det bliver fæstet og sunget til sidste bit er fortæret. Så forsætter en anden familie jagten, og slik vedblir hver familie at bidra sit til stammens velfærd. Det veksler mellem overflod og sult, for byttet er oftest magert. Disse indianere, som alle de andre jeg har set i Vesten, møter dog det uundgåelige med stoisme og sjælstyrke, så kan dette oftest føres tilbake til de hvite de er kommet i berøring med.

Bæverindianerne er nomader. De følger stadig vildtet på dets vandring fra sted til sted, og foragter bopladsene ved Hudson-bugten. Da det som nævnt er småt med vildt, hender det ofte at mændene, når de gjør jagt på elgen, går sine otte norske mil om dagen. De pleier da at binde et tørklæde om panden for at hindre sveden fra at blinde øinene, og så holder de det gående i jevnt trav hele dagen. De er ikke rare skyttere, disse indianere. Men derimot så jeg en ung rødhud dra sin jagtkniv ut av sliren, mens han red gjennom et pilekrat, og spidde en raphøne til en træstamme hundre fot foran hesten sin. Jeg husker en familie, som stanset på sin vei nedover elven og slog leir ved siden av os. I over en uke hadde de ikke anden end bær at leve av. Allikevel hadde manden daglig tilbakelagt strækninger som den jeg før nævnte, under sine forsøk på at skaffe kjøt. I en bakevje like ved os lå der et pindsvindskind og drev. Dyret hadde jeg selv slått med geværkolben, så begge løp gik av mellom siden på mig og min utstrakte arm og rev skjæftet løs fra pipen. Da så en gammel squaw med pipe i munden fik se pindsvindskindet, fisket hun det op, og efter omhyggelig at ha trukket alle piggene ut, kokte hun huden og drak «suppen».

Skjønt mere end tredve år var gått, siden man i tankeløs uforutseenhet utryddet bøffelen på Vestens sletteland, fandtes der enda så sent som 1910, en liten hjord igjen ved foten av

Bitterroot-fjeldene i Montana. Historien om disse bøfler har sin interesse. I 1873 kjøpte Michel Pablo, en meksikaner, som bodde i Flathead-dalen, tolv bøffelkalver av en indianer, som hadde fanget dem ved Milk River i Kanada og slog sig ned hos Piegon-indianerne, men som indianerne pleier, længtet han hjem. Han fikk da, også som typisk indianer, den idé, at hvis han vendte tilbake med en fanget bøffel, vilde det tjene som undskyldning for hans forsvinden. Han fanget så fjorten kalver og to av dem dræpte han for kjøtets skyld. Pablo lot disse tolv kalvene gå på græs i Flathead-dalen, som på alle sider er indgjærdet av Bitterroot-fjeldene, undtagen mot nord, men ligger slik til at vinteren er mild, og mat finder de mere end nok av.

I 1910, da landet her blev åpnet for nybyggerne, forhandlet den Kanadiske regjering om salg av de bøfler, som måtte findes der. I den store indringning, som varte næsten fire år, blev der fanget syvhundrede bøfler, og disse dannet kjernen i den uhyre bestand, som den kanadiske regjering nu eier.

Takket være mit bekjendtskap med vedkommende kanadiske embedsmand fikk jeg anledning til at delta i indringingen for derefter at følge efter hjordens uovervinnelige gamle veteraner som søkte op i Bitterroot-fjeldene for at sette sig til motværge for sidste gang like i kanten av trægrænsen. Det tok mig nøiagtig nitten dagers skarpt ridt avbrudt av klatring at få tak i en av disse rømlingerne, og jeg fikk den bare takket være dens spor på sneen.

Det var uten tvil den sidste jagt på bøfler i De forenede stater, for de fredelige daler og fjeldskrænter her i hjertet av Bitter-Rootfjeldene i Montana er nu åpnet for nybyggerne, og de få bøfler, som endnu er tilbake, er fredet i sine tilholdssteder oppe langs trægrænsen. Der hviler et skjær av romantik over mindet om denne usedvanlige jagt. Ikke minst tydelig husker jeg de maleriske gamle Flatheadindianere, som fulgte jagten fra hesteryggen eller sat ubevægelige hyllet i sine tæpper langs den ialt

femten kilometer lange indgjærding, som var sat op stykkevis mellem fjeldtopperne for at tvinge de flygtende dyr tilbake i et mere fremkommelig terræng.

På den intimeste måte griper bøffelen historie og indianerens eventyr ind i hverandre. De to var uadskillelig knyttet sammen. I vor civilisation fra idag er det næsten ikke mulig at forestille sig bøffelen betydning for slettelandets indianer. Gjennem hele livet nærer han sig av dens kjøt. Skinnet dækket hans bolig og klædde ham selv, og når han var død, blev han svøpt i skindkappen som han hadde sittet på foran ilden, og i den gjorde han da reisen til de evige og lykkelige jagtmarker.

En pålidelig historiker er frem kommet med den påstand, at det sterke liv på civilisationens yttergrænser, er den mest amerikanske, som var virket på samfundet. Sikkert er det iallefald, at med den svinder for alltid noget, som har at gjøre med eventyret, med ungdommen og med fremtidsdrømmene.

Fra Montana drog jeg til Nome i Alaska, hvor jeg som ingeniør drev med guldvaskning. Men jeg kunde fremdeles ikke falde til ro. Guttens vilje er som vinden, og ungdommens tanke går langt ut. Ut over de ytterste grænse, ut over den sidste av opdagernes utposter, mot det uhyre areal av Polhavet, som kartet endnu betegner som uutforsket, gikk mine drømmer. Men hvordan skulde jeg nogensinde nå en slik fjern horisont.

Merkelig nok skulde mine guttedage drøm ble til virkelighet senere i livet. Amundsen og jeg kunde ikke undgå at møtes, vi var beslægtede sjæle. Det var under verdenskrigen at vi traf sammen i Paris. Jeg gjorde tjeneste ved flyvekorpsen, og han hadde som den Amerikanske regjeringes gjest besett skyttergravene. Under den halvtimes samtale vi hadde, fortalte jeg ham om min interesse for polforskningen og tilføiet at jeg håpet vi en dag kunde gjøre fælles sak. Jeg tror forresten ikke han tok mig synderlig alvorlig, uten tvil anså



Ellsworth, Leif Dietrichson og Riiser Larsen planlegg flyferda i 1925. Foto Hans Hjelle

han mig for en eller anden ung fyr, som var lysten på eventyr.

Først i 1924 sa jeg ham igjen, denne gang i New York, hvor han var på foredragsturné. Selv var jeg netop kommet hjem fra Syd-Amerika, hvor jeg sammen med professor Singewald fra John Hopskinsuniversitet hadde foretak en geologisk undersøkelsesreise i Andesbjergene gjennom den sentrale del av Peru fra Stillehavskysten til Amazonflodens kilder.

Jeg tror ikke Amundsen husket vort første møte, skjønt han på mit spørsmål svarte: «Jo da!» Men denne gang lot jeg mig ialfald ikke avvise. Jeg hadde i aviserne oftere og oftere læst om planglagte flyveekspeditioner til pølegnene, og som bekjent findes der ingen røk uten ild. Tilslut lykkedes det mig da at overbevise Amundsen om, hvor alvorlig og opriktig mit ønske om at delta i dette pionerarbeide var.

Det var takket være min far, at vor polflyvning i 1925 kom i stand, men for Amundsen hadde dette været hans livs drøm. Og jeg synes den ting, at han var villig til at gi en anden like del i eventyret viser denne mands storhet. Derfor, var jeg glad over at ekspeditionen gik udelukkende under norsk flag. Den eneste betingelse jeg stillet var, at jeg skulde være den eneste amerikaner, som blev med.

Plukkefangst:

Sælfangere til Hvitehavet

De første fangstfartøier, dampskipet «Sælbarden» og dampskipet «Hvitefjeld», begge fra Ålesund, har netop forladt Tromsø paa vei til Hvitehavet paa Sælfangst.

(Lofotposten 20. februar 1925)



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

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



Kontakt oss for info og tilbod

post@ishavsmuseet.no -tlf 95 11 76 44



Returadresse:
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28
6062 Brandal

Porto Betalt P.P

Avtale 617108/7

Franzefoss

FRANZEFOSS GJENVINNING AS



Avfallshandtering – Totale løsninger

- 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 01/2019