



# ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 4– 2025 27. årgang kr. 90,-

## Våre ishavsviser: Selulken

Tekst: Rolf Brandal

Her sitter disse selulker,  
stirrer ut gjennom ruten.  
Nu mens regnet på den pisker,  
er igjen om bord på skuten.  
Hører ordrer smelles ut  
i sjøsprøyt og snekave,  
en drivkvit bårerygg  
vides ut i Nordishavet.

De er staute sjøfolk disse  
vaske ekte Brandals helter.  
De som trosset vind og vær  
på verdens fangst og fiske felter.  
Oldingsøyner dimmes,  
mens de sitter her og drømmer,  
i fra polarisens rike  
minnene nu strømmer.

Så de gamle gaster ser  
nu med lengsel tilbake i tiden,  
Skutene med selskinns-laster,  
hjem fra isen, lenge siden.  
Hvor seiler du nu  
du sterke stolte ishavsskute?  
Mange alderen svekket, -  
andre sank i hav der ute.

Nu de sitter her og drømmer  
disse havets gamle gubber.  
Mens i vennskap de forteller  
mange interessante stubber.  
Nyter snus og harker,  
suger på sin kjære snadde,  
gjenoplever turer  
som i sammen før de hadde.

Selulken han minnes  
den tiden langt der oppe i norden.  
Slik en dag mens himmelen er askegrå-  
like ens som Sulafjorden.  
Hjemmet er varmt og godt,  
men selhunden han savna.  
Tar oljehyren på –  
rusler ned til Brandals-havna



«Selulk» Johan S. Brandal



«Selulk» Sverre Moldskred



«Selulk» Johannes Mur Brandal

## Lens for tobakk

Dette skjedde på «Fangstmand» lenge før krigen, eit år i Kvitsjøen.



Dei låg faste ei tid, og det drog ut med å fylle skuta. Og det gjekk ikkje betre til enn at mannskapet tok til å bli fri for tobakk. Først den eine og så den andre. Dette var fleire tiår før det blei farleg å røykje. Og mange røykte som skorsteinar.

Skipper Haakon J. Brandal hadde godt med tobakk i bakhand. Og han tenkte at her ville han ha litt moro med karane. Så tok han for seg ein kar og sa at han kunne få litt tobakk med han. Men han hadde ikkje nok til alle som var fri. Så karen måtte love at han ikkje skulle røykje så dei andre såg. Jau, det var karen ikkje sein om å love.

Då stuerten serverte middagen den dagen, slukte karen maten og forsvann, truleg på rorhustaket for å ta seg ein blås. Og skipperen tok for seg alle karane på same måten, ein etter ein.

Alle fekk litt tobakk, og alle lovde på tru og ære at dei ikkje skulle røykje så dei andre såg. Tobakkshungeren var hard. Og karane åt i all hast før dei for på dekk og vidare for å finne ein gøymestad. Ein for i tønna, ein på toalettet, ein på hekken, ein på rorhustaket og så vidare.

Men det gjekk ikkje lenge før spøken var gjennomskoda og snart åt karane i vanleg tempo og etterpå røykte dei fornøgde som vanleg utan å gøyme seg vekk.

\*\*

## Skinnhua hans Olavius

Åttringen hans Olavius lensa for frisk nordvestkuling inn gjennom Breisundet etter torskefiskje utom Grasøyane. Då kom der ei dryge byge og hivde skinnhua av hovudet til høvedsmannen og slengde den til sjøs.

Han grein trassig mot sjøskvetten, førte vottane av hendene og sende dei etter: -Sjå der he' du vottane mæ, din tykje!

## Innhald

|                            |         |
|----------------------------|---------|
| Newfoundland 1981          | side 4  |
| Hva skjer med klappmyssen? | side 19 |
| Erstatningshurtigruta      | side 23 |
| Gammel Ishavsslekt         | side 46 |
| Julestegen                 | side 53 |
| Eit 100-års minne          | side 56 |
| Frå arkivet                | side 59 |
| Nytt frå museet            | side 62 |

## ISFLAKET

### Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

**Redaksjon:** Webjørn Landmark, redaktør og oppsett. [webjorn@ishavsmuseet.no](mailto:webjorn@ishavsmuseet.no)

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

[www.ishavsmuseet.no](http://www.ishavsmuseet.no)

[www.facebook.com/aarvak](https://www.facebook.com/aarvak)

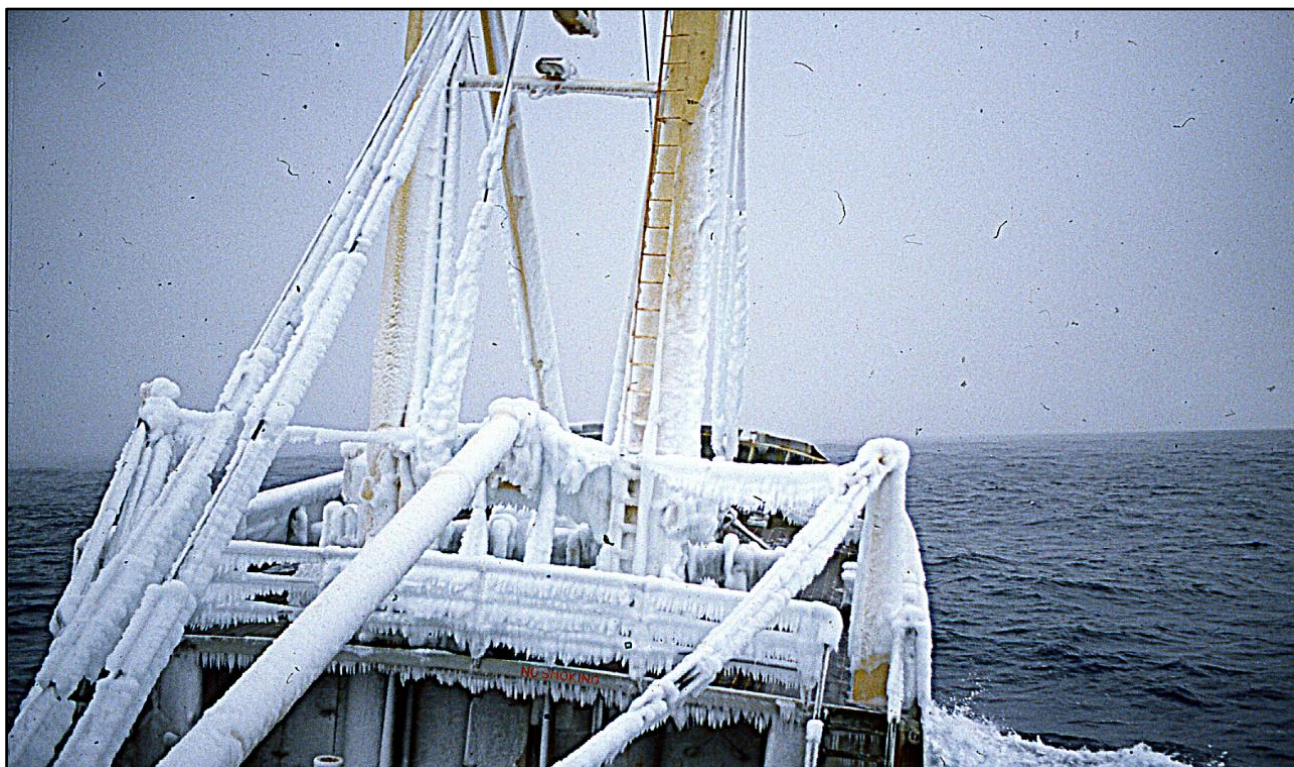
**Forsidefoto:** «Polarstar» ved cruisepiren i Ålesund. Foto Jörg Burbaum, tatt frå Mein Schiff 4

ISSN 1891-9480

# Newfoundland 1981

Av Bjørne Kvernmo

radiostasjonen lokalisert i St. Anthony, NFLD. Her ble det sendt musikk, og dette var en ny opplevelse for oss, dette var Amerika. Europa ble nå på en måte et tilbakelagt kapittel.



*Norvarg på vei til Newfoundland feltet 1981. Alle bilder er fra 1981-sesongen, unntatt et par fra 1980. Eier er Bjørne Kvernmo.*

Dette ble siste tur til Newfoundland for Norvarg og den legendariske skipper Guttorm Jakobsen. De andre norske båtene som gikk dit, var *Melshorn*, *Kvitbjørn* og *Polarstar*. Jeg mener at *Kvitungen* gikk til Vestisen i 1981-sesongen.

Over en uke varte den ensomme, og værutsatte seilasen mot fangstfeltet utenfor Labrador og Newfoundland. Først to døgn fra Tromsø til nordsiden av Island, deretter nedover langs kysten av Grønland, selvfølgelig langt fra land. Det øde Sørøst Grønland var nærmest, før sydspissen av Grønland, Kapp Farvel, ble passert. Over Labrador-havet nærmet vi oss kysten av Canada, og når vi var kommet tilstrekkelig nært, begynte vi å høre Canadiske radiostasjoner på mellombølge. Den jeg husker best og som vi hørte oftest på, var BOCM,

Og med navn langs kysten av Newfoundland og Labrador, som Cape Bauld, Tviling Gate, Spotted Island, Hawk Island, White Bay, Bell Island, Round Hil, Notre Dame, Hamilton osv.

I motsetning til Vestisen, føder eller kaster grønlandsselene ungene tidligere enn klappmys-sdyrene, og da det var fangst på begge artene, riktignok kvoteregulert, startet fangsten av grønlandssel først. Det faktum at før fangsten av klappmyss startet, feide en ny, voldsom storm over Newfoundland og Labrador, og som gjorde isforholdene helt spesielle.

De høye vindbølgene rett på iskanten, malte opp isen, samtidig som den presset isen sammen mot land, og der frøs alt sammen til ei kake. Det var nesten ikke is utenfor canadisk territorialgrense på fem n.mil. Dermed ble det søkt til canadiske myndigheter om tillatelse til å drive fangst innenfor denne grensa for de norske båtene, og det ble innvilget. Da fangstfolkene om bord i de canadiske båtene ble spurt om hva de syntes om



*Møte mellom båtene før fangststart 1981. Fra venstre norske Norvarg, de tre andre er canadiske. Arctic Endeavour, Lady Johnsen, (tidligere Polarbjørn) og Chester (tidligere Polarhav.)*

dette, husker jeg essensen av det overraskende svaret deres. «Når nordmennene har kommet den lange veien over havet, må de få lov til å fangste innenfor grensen på 5 n.mil.



*Canadisk isbryter der hvor myndighetene og sjefsinspektørene holdt til, med blant annet legeteam osv.*

Dette var syvende sesongen jeg var om bord i Norvarg på selfangst på Newfoundland feltet. Jeg ville fylle 29 år like etter turen, og hadde styrmannssertifikat klasse 1, etter skoleåret 1976/77.

Det hadde blitt masse skigåing om vinteren før vi gikk til isen, endog deltok jeg aktivt i konkurranseløp, og fysisk var jeg i mitt livs beste form. Dette var fjerde sesongen som skytter på Norvarg. Og jeg skjøt med samme geværet, en Krag Jørgensen kaliber 6,5x55. Med ammunisjon produsert av Norma, med nye hylser og 10,1 grams kuler, sto det trykket på esken.

«Ammunisjon produsert spesielt for selfangst».

Med bly- spisskuler, ogival (runde) utformet i fronten. Og tester på skytebane viste at dette var ammunisjon med høy presisjon. Men alle geværene på Norvarg, var tilårskomne Krager'er. Men akkurat foran denne sesongen hadde jeg fått rederiet med på innkjøp av en ny rifle av Tikka fabrikat, i kaliber 22.Rem til fangst av svartunger.

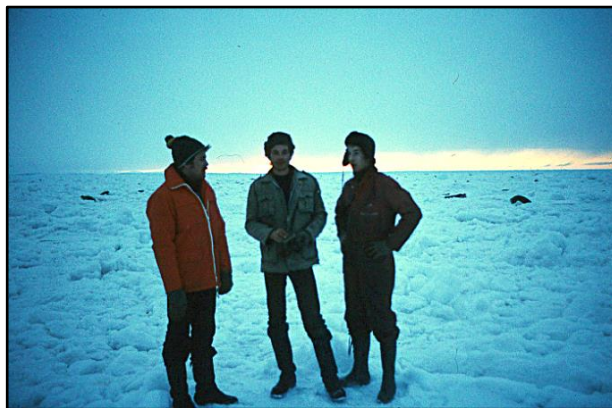
På Newfoundlands-feltet begynte vi alltid med fangst av grønlandssel, som oftest i sin helhet ble tatt som kvitunger.

I 1981 var vi 18 mann om bord på Norvarg, bare folk som hadde erfaring med selfangst, unntatt min yngste bror, 16 år gamle Ronald, var med som messegutt, på halv lott. I «kvitungene» gikk minst 10 av oss utpå isen i fangst fra morgen til kveld, bare avbrutt av en kort lunsjpause.

Jobben gikk ut å gå til fots utover isen hvor grønlandsselen hadde kastet ungene, utstyrt med hakapik, kniv og såkalt knivstål til å kvesse knivene med. Selv hadde jeg to kniver i tre-slirer hengende i beltet. Og et ca fem meter langt tau ca 10 mm tykt, i den ene enden spleiset til en løkke, i den andre enden spisset ved hjelp av tape eller varme fra en lighter.



*Kvelden før fangststart, bildene over viser selkast fra avstand. Bilde oppe til høyre har vi ankommet isen, stoppet motoren, og gått på isen, Bjørn Jones til venstre, meg i midten, og en mann fra ei møreskute til høyre. Navnet hans husker jeg ikke.*



Kvoten av grønlandssel var i 1981 fordelt likt på de norske båtene, med ca 8.000 grønlandssel på hver båt. Av canadiske myndigheter ble fangst start satt til om morgenen 13. mars. Og innenfor et tidsrom på ca ei uke skulle vi ta denne kvoten, og det uansett is- og værforhold.

Dette innebar også lange, slitsomme dager på isen, dette var hardt, fysisk arbeide, og var man ikke skikkelig fysisk trent på forhånd, hadde man små muligheter til å holde ut en hel dag.

En av karene, Bjørn Jones sa andre morgenen bare rett ut: «Detta er jo et helvetes liv»! Bjørn var en stor, sterk ungdom, vant fra fiskebåt. Men å gå på isen hele dagen, var han ikke trent for, i utgangspunktet. Han fikk kjenne det i beina, etter en dag på isen, i form av kraftig «gangspærre».

Men etter hvert kom formen. Og denne aktiviteten skjedde bestandig i drivisen, langt fra fastlandet. Men det var ofte merkelig rolige forhold ute i isen. Nærmere beskrivelse av isforholdene og hvordan det var å ta seg frem på isen, varierte. Det ideelle var når forholdene var slik at man kunne komme seg lettvent frem til fots, samtidig som skuta kunne ta seg frem.

Ikke alltid var det slik. Ekstreme situasjoner der vi ventet på skuta i mørke og ekstrem kulde sitter som spikret i hukommelsen.

Dyrene skulle avlives, sprettes eller utblødes og flåes. Og skinnene drages sammen til det vi kalte dunger. Og dungene måtte arrangeres slik at når skuta kom sigende gjennom isen, kunne en mann jumpe ned på isen fra skuta og til



*Bilde fra NFLD 1980, maskinassistent Bjørn Jakobsen, som jollegutt.*

skinndungen. Trekkende på vinsjevaieren samtidig som han bar med seg en taustropp, eller knebel, som man sier på selfangst. Eller flere, alt etter mengden av skinn i dungen.

Denne krevende jobben var som oftest messeguttens. Og etter at han hadde tredd taustroppen gjennom ett av sveivehullene på alle selskinnene, og tredd taustroppen gjennom løkka i enden av vaieren, og på en enkel måte laget tauet, eller knebelen, til en lenke, kunne vinsjekjøreren om bord vinsje inn hivet og la skinnene lande på dekket av skuta.

Imens er messegutten, som også blir kaldt jollegutten, kommet seg om bord og gjør klar nye taustropper, eller knebler, til neste skinndunge. På denne turen ble dette etter hvert unge Ronalds jobb. Skipperen tok hensyn til at han var ung og nybegynner. Og som kjører av skuta gjennom isen fra tønna i toppen av formasta, vurderer han fortløpende størrelsen på neste skinndunge på isen, og roper ned til jollegutten antallet han skal ta med seg av knebler når han går ut. Ofte er det nødvendig med både to og tre knebler.

Dyrene ble som nevnt, flådd på isen, og bare de spekkunge skinnene ble vinsjet om bord. Men dette ville dessverre medføre at alt av selkjøtt, der det mest interessante var frem-sveivene på dyrene, ble liggende igjen på isen. Men da det ble ønskelig, for ikke å si nødvendig, å få i hvert fall frem-sveivene med om bord, var teknikken å ikke skjære disse helt løs fra skinnen når man flådde det spekkunge skinnen av dyret. Poenget var at begge frem-sveivene fulgte med skinnene om bord. Og med opptil et par tusen dyr hver dag ville dette utgjøre mange tønner kjøtt om bord. Så vidt jeg husker, var vi om bord enige om en grense på fem tønner saltet kjøtt på hver mann. Den gang var det nesten bare tre-tønner å oppdrive.



*Canadisk inspektør kommer i helikopter.*

I tillegg til at største delen av mannskapet på båten var engasjert i jobben med å være på isen i fangst, var også canadiske fiskerimyndigheters inspektører å finne på isen.

Når de norske båtene ankom isen og fangstfeltet, og før fangsten startet, ble en inspektør fløyet med helikopter ut til hver båt. Høytidelig medbringende canadisk lisens for selfangst.

Dette var profesjonelle fiskeriinspektører, med blant annet Mounted Police utdanning, og som tilhørte en stab som ble fordelt på alle båtene på fangstfeltet, norske som canadiske. Om bord i den større isbryteren, som ble sendt ut til fangstfeltet av Canadiske myndigheter, oppholdt også sjefene til inspektørene seg. Og disse karene holdt kontinuerlig kontakt med sine menn om bord i båtene. Nesten hver dag dro de med helikopter ut til båtene, for å «være til stede», ble det oppfattet som, og snakke med sine betjenter.

På denne tiden hadde også selfangst-motstandernes aktivitet blitt større og mere virkningsfulle. Dette hadde utviklet seg utover i slutten av sytti-årene, og i 1981 var de absolutt til stede ute på fangstfeltet. Til og med deres egen båt, *Rainbow Warrior*, dukket for første gang opp på fangstfeltet.



*Rainbow Warrior dukket opp på fangstfeltet.*

Isforholdene i mars/april 1981 var spesielle, da flere og kraftige stormer, for det meste fra østlig retning, hadde presset isen sammen mot land, og dermed redusert det is-dekkede havet utover.

Til og med den som var på isen, der var man lavere enn om bord i skutene, kunne man se det lave, men karrige landskapet hele tiden, og en av de første dagene jeg var på isen førte den svake vinden fra land med seg en markert eim eller lukt av furuskog.

Jeg husker at det etter en del diskusjon båtene mellom ble sendt søknad til canadiske myndigheter om dispensasjon for å kunne drive fangst innenfor canadisk territorial-farvann, det ville si innenfor grunnlinja som gikk fem nautiske mil fra land.

Dette ble innvilget av myndighetene, og medførte ikke til stopp eller opphold i fangsten. Men dette innebar også at *Norvarg* befant seg ganske i nærheten av land, og dermed var inne på et grunnere område.

Og en dag vi fikk Greenpeace båten etter oss, navigerte skipper Guttorm og styrmann Aasmund inn mellom skjærene, selv om disse var usynlige under isen. Antagelig var de som lokalkjente, eller i hvert fall erfarne som navigatører.

Skipperen på *Rainbow Warrior*, som fulgte i kjølvannet av *Norvarg*, slo plutselig full fart akterover, og dermed ble forfølgelsen definitivt avsluttet.

En normal arbeidsdag under fangsten av kvitunger kunne foregå som følgende: Man ble vekket av mannen som hadde nattevakt. Tiltørning i 04-tiden, og den som gjorde den viktige jobben med å vekke folk, hadde allerede nykokt kaffe stående på bordet, sammen med noen brødkiver. Og etter en kjapp kopp kaffe, var det å komme seg ut på dekk for å ta hand om gårsdagens fangst. Alle mann, unntatt skipper Guttorm, maskinsjef Torgils, kokken og nattevakta. Og inspektøren.

På dekket kunne det ligge opptil et par tusen skinn, med spekket på, til avkjøling i rennende sjøvann. Men i løpet av natten hadde mannen på nattevakt, stoppet vannpumpen for at vannet skulle sige av skinnene. Likevel var skinnene våte, og da det ellers fortsatt var vått overalt, var

bekledningen gummistøvler, oljehyre og vinylhansker. Selv om det kunne være mange minusgrader.

De våte skinnene måtte slippes, eller kastes, ned i lasterommet i puljer. Der nede hadde allerede tre-fire mann innfunnet seg, under kyndig ledelse av førsteskytter Harald. Jobben var å plassere, eller platte, som sjargongen var, skinnene på en slik måte der hele skinnen lå med spekksiden opp, flatt utover plassert oppå forrige lag med skinn.

Inn mot skutesiden, eller tankveggen, måtte skinnen legges dobbelt, slik at ikke pels-delen lå mot jernskottet. Og dermed fare for at farge eller rust skulle smitte over på skinnen. Samtidig måtte jobben i lasterommet gjøres kjapt og konsist uten opphold, der ingen forsinkelse måtte forekomme. Dette krevde sin mann, og alle ble fort varme i trøya.



*Karl Ragnar på vei ned i lasterommet.*

Under 1981-sesongen var min jobb som andreskytter, å være på dekk å og ranke opp ved lukekarmen skinnene som var klare til å kastes ned i lasterommet. Samtidig som skinnene måtte telles. Flere av oss, tre eller fire mann hadde samme jobben som meg, men ropte til meg antallet de for hver gang hadde kastet ned i rommet, da jeg også hadde jobben med å få et samlet tall. Og denne jobben skjedde grytidlig om morgenen, nesten før man var blitt skikkelig våken. Og da var det også det lett «å komme av tallet», man måtte regne i hodet og legge sammen i full fart det som ble ropt, for eksempel



*Gjengen i lasterommet 1980-81. Fra venstre Roald Larsen, Bjørn Jakobsen, Karl Ragnar Engstad og førsteskytter Harald Pedersen.*

23, 19 og 22, og det jeg selv hadde lempet ned, 20. Denne ene nedlempingen skulle gi 84 skinn til sammen. Sånn foregikk det for hver nedlemping, helt til alle skinnene var nede i lasterommet og dekket klart til en ny dags fangst.

Jeg husker at da jeg fikk lagt sammen tallene første dag i 1981, kom jeg til 1959 eller 1960 skinn. Dette tallet gav jeg til skipperen, som noterte dette i fangstdagboka, der hver dags fangst ble addert til foregående dagers fangst, inntil kvoten var fylt.

Tellingen av gårsdagens fangst var altså grunnlaget for til slutt det totale antall for årets fangst, eller totale kvote. Jeg husker at neste dags forbløffende antall ble det samme som dagen før, 1960 skinn. Det var det jeg hadde, og torde nesten ikke si det til skipperen som sto i døra mellom innredningen og dekket. Han kunne snart anklage meg for at jeg hadde tallet feil eller mistet tallet, og dermed oppga antallet for gårsdagens fangst, bare for å ha et tall. Men legendariske Guttorm Jakobsen bare nikket alvorlig og repeterte tallet for seg selv.

Men da jeg TREDJE dagen på rad oppgav tallet 1960 skinn nedplattet, kikket han med kritiske øyne på meg, mildt sagt. Men det var det tallet jeg hadde, og ingen ting annet. Han nikket i



*Fra fangsten av kvitunger på Newfoundlands-isen 1980, med meg selv midt på bildet, messegutten og til høyre en meget dyktig fangstmann og trivelig kar fra Balsfjord, Astrøm Sørensen. Ms Norvarg i bakgrunnen.*

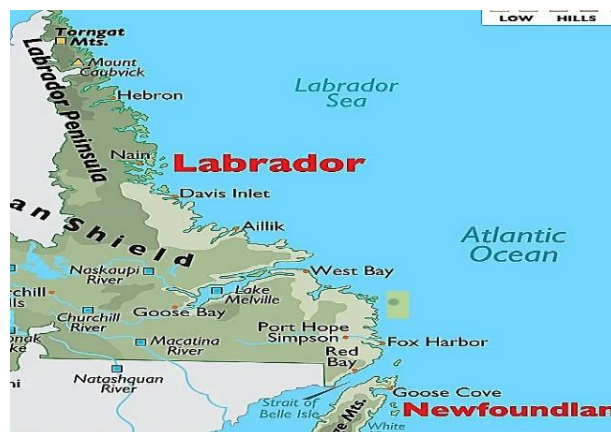
hvert fall til slutt og dett var dett. Men nå hadde vi uansett tatt nesten seks tusen dyr på tre dager, og manglet bare en god dag på at vår kvote var fylt.

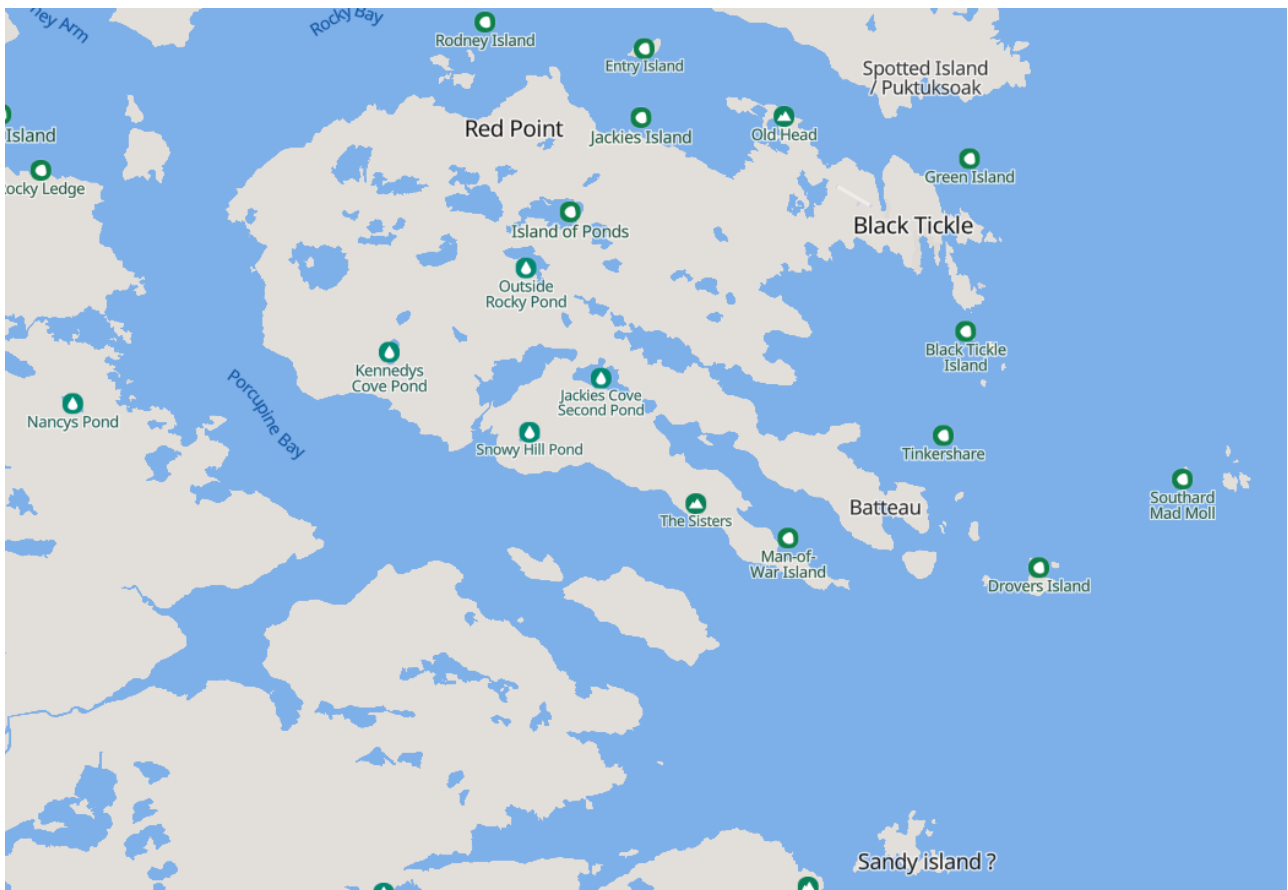
Etter jobben med å ta hand om gårsdagens fangst, måtte dekket spyles med sjøvannsslangen. Deretter var det å få av seg oljehyre og gummistøvler og finne veien til messa der frokosten ventet. For mens vi arbeidet med nedplattingen, hadde kokken laget frokost og dekket bordet. Og mens det lysnet av dag, spiste vi og gjorde oss klare til å gå utpå isen og starte dagens fangst.

Etter at kvoten på grønlandssæl var tatt, ble det en eller var det to hviledager. Og det var behøvelig, vi hadde jobbet fra morgen til kveld på isen, noen ganger opp mot 15-18 timers fysisk arbeide, fra 04 om morgenen, til utover

kvelden. Jeg kan ennå huske at jeg første hviledag fikk sove en god time på en lugarbenk, midt på formiddagen, og ble overrasket av en slags følelse av å være uthvilt når jeg tørnet ut og våknet etter hvert.

Men gleden skulle bli kortvarig da det etter hvert blåste opp til østlig storm, noe som resulterte i at vi måtte bare komme oss ut av isen for ikke å bli fastskrudd. Ut i havet å bakke på været mens stormen varte, etterpå ble det å gå inn i isen for å begynne klappmyssfangsten. Og da isen hadde blitt presset ytterligere sammen, befant klappmyssdyrene seg inne på Porcupine Bay.





*Bildene viser isforholdene og at fangsten i 1981 foregikk inne mellom øyene. Polarstar til høyre, tre mann med en skutt hettakall til venstre.*

Og da isen var tettere og tregere for båter å komme seg fram jo lengre inn man kom, var følgelig den båten med sterkest maskinkraft lengst inn. Og da dyrene kom parvis krypende ut mot åpent vann, ho og han i lag, hadde følgelig innerste båt fordel. Og det var oss, Norvarg. Og jeg var skytter og skjød hettakallene, eller hannene. Hunnene var fredet

etter reglene, så vidt jeg husker. Ungene, eller bluebackene lå igjen inne i isen. Også da vi en dag fikk vi besøk om bord av TV-team fra et Canadisk TV-selskap. De var interessert i å filme fra fangsten, spesielt når vi skjød, og jeg husker at de oppholdt seg hovedsakelig i nærheten av standplassen for skyting over ganske lang tid. Og da det var særdeles viktig å unngå skadeskyting, som sannsynligvis ville ble vist på TV, anstrengte både han som kjørte båten fra topp-tønna, og jeg som skjød, for at resultatet skulle bli best mulig.





Bilde til venstre viser et TV-team fra et Canadisk TV-selskap. Bildet til høyre viser isforholdene, da det var meget vanskelig å ta seg frem på den ujevne, og sammenpressete isen, «hiket» en mann med det døde dyret som ble vinsjet inn



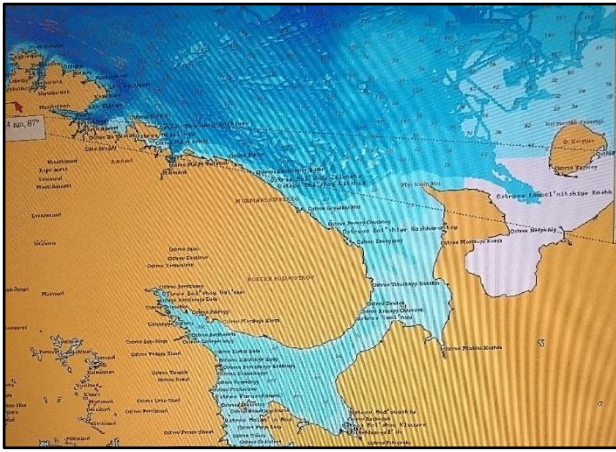
Bilde til venstre inspektør og forsker på isflak, og til høyre to mann er kommet tilbake til skuteseida etter jakting på isen, Arnfinn Nikolaysen og meg.



Til sammen ble klappmyssfangsten ca 2500 dyr, noe som absolutt var et bra resultat, og dermed ble kursen satt hjemover mot Tromsø. Inspektøren og forskeren som var om bord, ble for lettvints skyld satt igjen på et isflak, med sitt

utstyr. Der ville de kjapt bli plukket opp av en canadisk båt som var på vei.

Jeg tror at vi ankom Tromsø ca palmesøndag før påske, og losset skinnene de tre arbeidsdagene før påskedagene begynte. Og skjærtorsdag, langfredag, påskeaften og første påskedag ble på hjemlige trakter brukt til skiturer i påskefjellet om dagen, kobbekjøtt til middag, deretter whiskey. Og dagen etter ut på ny skitur. Sånn gikk de fire dagene, før det ble å dra til Tromsø igjen, der *Norvarg* lå. For vi skulle ut igjen, til Østisen denne gang. Og andre påskedag ble det avgang, og i snøkov var vi inne på Skarsfjorden på Ringvassøya og plukket opp førsteskytter Harald, før vi fulgte kysten nord og østover mot isen.



At det ble en tur dit, ble klart mens vi losset skinne fra NFLD. Og det ble også sagt at Norvarg kunne ta ca tre tusen dyr der, og at Chr. Rieber stilte opp med garanti. Og det dukket også opp en forespørsel om å ta med proviant til en av båtene. Men selv om fire mann av mannskapet ikke ble med østover, ble likevel en tur dit optimistisk sett på som en lettvin affære. Og førstereis- og halv-lotting Ronald ble med som fangstmann, på full lott. Egentlig visste vi ikke hva vi gikk til i Østisen. Men med utsikt til masse fangst av svartunger, skulle det i hvert fall bli bruk for den nye rifla i kaliber 222. Remington.

I Østisen var allerede tre nord-norske båter *Norsel*, *Arnt Angel* og *Aarvak*.



*Aarvak på sida av Norvarg i Østisen 1981 for mottak av proviant.*

Bestanden av grønlandssel var der på ca 2,3 millioner dyr, og i februar/mars hvert år trekker



*Aarvak i isen.*

hunnene inn på Kvitsjøen for å føde ungene. Og utover i slutten av april og begynnelsen av mai trekker dyrene ut igjen mot åpent vann.

I store mengder kommer hunnene trekkende, det samme gjør selungene, som nå etter hvert er blitt svartunger. I solskinn legger både voksne og unger seg opp på isen, noe som ofte skjer i store mengder. *Aarvak*-skipperen hadde i hvert fall en teori om at svartungene var i vannet på trekk nordover ca 25 n.mil for hver gang de la seg opp på isen.



*Arnt Angel i Østisen 1981.*

Vi kom etter hvert i fangst av voksne dyr, i brukbare værforhold.

Jeg husker at jeg gikk på isen sammen med førsteskytter Harald. Bevæpnet med gevær, ammunisjon, hakapik og kniver, gikk vi sammen mot en stor ansamling av grønlandssel, med mange brunsel. Etter Haralds instruksjoner satte vi kurs mot en stor-is eller skrugard. Denne var innen rimelig hold på den



### *Norsel i Østisen 1981*

tetteste ansamlinga av seler, og i skjul av skrugarden, ladet vi geværene og gjorde oss klare. På hver sin side av skrugarden skulle vi skyte de dyrene som lå ytterst først, deretter arbeide oss innover mot midten.

Dette var for at smellene fra geværene skulle skremme færrest mulig. Og teknikken virket, jeg mener at jeg skjøt ca tre 50-skudds pakker med ammunisjon. I hvert fall lå det over 70 døde dyr på isen da vi var ferdige å skyte. Resten av dyrene jumpet i vannet og forsvant.

Vi var så vidt begynt å sprette, da en svak dønning begynte å gå gjennom isen. Dette var uvant for meg, men ikke for Harald, han hadde vært i Østisen før. Og dønningen bare økte på, isflakene brakk opp, og vi fikk nok med å berge flest mulige dyr fra å gli uti vannet og forsvinne. Etter hvert bli vi isolert på et middels stort isflak hvor det bare lå noen få dyr, og lenge ventet vi på at en fangstbåt skulle komme for å plukke oss opp og samle sammen dyrene. Men den dukket oss opp etter hvert, og vi hadde allerede startet

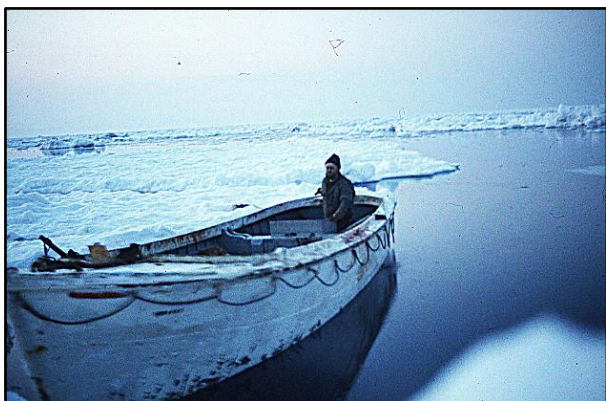
den møysommelige jobben med å flå dyrene, og etter hvert lempe skinnene oppi fangstbåten. Og når båten var full, gikk vi tilbake mot skuta for å losse skinnene opp på dekket der for avkjøling.

Det ble flere fangstbåt manøvrer. Både i tåke og utover-slakket is. Antallet skinn av voksne dyr økte om bord, men plutselig en dag var det svartunger i finne på isen.

Og etter hvert i stort antall.



*Nedlemping av skinn, meg og Ronald.*



*Tormod Jensen med sin erfaring var en selvskreven fangstbåtkjører.*

Disse kom trekkende langs iskanten, der østsiden mot land var dekket med tett is, mens vestover var det åpent vann. Og iskanten gikk innover mot Kvitsjøen, nesten vinkelrett på 12 n.mils grensen over Kvitsjømunningen.

Mellom Kapp Kanin på Østsiden, og Svetoj Nos på vestsiden var trukket en linje, der grensen for norske båter gikk 12.n.mil utenfor denne linja. Landskapet var lavt og under horisonten for en som befant seg midt på Kvitsjø-munningen.

Da vi var opptatt med fangst like innenfor iskanten, der dyrene lå tette, ble det ikke tatt så høytidelig at vi var muligens var innenfor grensen, før *Norsel* kom kjørende opp på siden av oss, og skipper Steinar Jakobsen ropte høyt og tydelig fra tønna. «Vi er fem mil innenfor grensen» og talte fingrene på en hånd, ved hjelp av den andre hånden. Og så snudde han båten og kjørte utover langs iskanten igjen. Dette var før GPS's tid, men *Norsel* hadde

Navigasjonsinstrument basert på satellitt kommunikasjon.

Vi snudde nok og kjørte utover vi også, sammen med *Aarvak* og *Arnt Angel*. Men utpå dagen ble vi ropt opp av et russisk fartøy, som hadde inspektører om bord. Kontroll var formålet, og vaktbåten *Murina* dukket etter hvert opp. Men for å vise alvoret i situasjonen, dukket en topp moderne marinebåt opp sammen med den lille vaktbåten.

Jeg husker at tre-fire uniformerte mann hoppet om bord. Disse virket å være all-righte karer, men forsvant opp i styrehuset etter hvert. Der hadde i hvert fall han som var sjef, tatt frem en kulepenn, og med en parallell-forskyver som linjal, satte han av en firkant i papirkartet, med kulepenn. Innenfor denne firkanten skulle de fire, norske selfangstbåtene ligge. Dermed basta, og den som beveget seg over den markerte linja, hadde brutt sovjetisk lov.

Og der lå vi, dag ut og dag inn. De russiske inspektørene dro tilbake til *Murina* etter hver.



Vaktbåten Murina dukket etter hvert opp. Men for å vise alvoret i situasjonen, dukket en topp moderne marinebåt opp sammen med den lille vaktbåten.

Hele tiden lå både den og marinebåten sammen med oss. Jeg husker ikke hvor mange døgnene vi lå slik, ringing til departementet over mellombølge via Vardø radio førte ikke til noen forandring, før russerne plutselig en dag ga beskjed om at vi kunne fortsette fangsten. Og det gjorde vi, og da vi hadde fått ca 3000 dyr, ble sesongen avsluttet og kursen satt hjemover mot Tromsø.



Sjøklargjøring av fornøyd gjeng ved avgang fra Østisen. Fra venstre Guttorm Thomassen, Karl Ragnar, og Astrøm til høyre.

|                                                                    |        |                  |              |
|--------------------------------------------------------------------|--------|------------------|--------------|
| M/S. "NORVARG" F. 527. T Oppgjør selskaps N.F.L.D. 23/2-15/4-1981. |        |                  |              |
| 10.413 selskinn levert Rieber & Co. avregn.                        | Kr.    | 1.351.207.-      |              |
| 171.736 kg. spekk .....                                            | a. kr. | 1.35.-           | " 231.843.60 |
| 171.736 " " tilskudd .....                                         | "      | 1.50.-           | " 257.604.-  |
| 20 skinn til mannskapet .....                                      | "      | 120.-            | " 2.400.-    |
| kjøtt levert .....                                                 | "      |                  | " 4.725.-    |
| Sum:                                                               | Kr.    | 1.847.779.60     |              |
| Spekking Rieber Co. ....                                           | Kr.    | 48.409.50        |              |
| Selavgift 10.413 a kr. 1.-                                         | "      | 10.413.-         |              |
| Prodruktavg. 3.1% "1.583.050.                                      | "      | 47.251.-         | " 106.073.50 |
| BRUTTO FANGST : ...                                                | Kr.    | 1.741.706.10     |              |
| Fellesutgifter:                                                    |        |                  |              |
| Beregn. fly leie .....                                             | Kr.    | 3.000.-          |              |
| Ammunisjon 2000 skudd a kr. 3.-                                    | "      | 6.000.-          |              |
| Plast 7 r. ....                                                    | "      | 4.300.-          |              |
| Antigul .....                                                      | "      | 1.000.-          |              |
| salt .....                                                         | "      | 1.000.-          |              |
| Hyrer 1 mnd. 21 dg.                                                |        |                  |              |
| 1. Skytter a 1500.-                                                | kr.    | 2550.-           |              |
| 9½ ferie                                                           | "      | 242.-            | " 2.792.-    |
| 2. " 1350                                                          | "      | 2295.-           |              |
| 9½ ferie                                                           | "      | 218.-            | " 2.513.-    |
| Stuert 2 mnd 1350.-                                                | "      | 2.700.-          |              |
| 9½ ferie                                                           | "      | 257.-            | " 2.957.-    |
| Telefoner .....                                                    | "      | 600.-            |              |
| Opplysningsf. ....                                                 | "      | 300.-            |              |
| Kontigent f.b. 2.0/00                                              | "      | 3166.-           | " 4.066.-    |
| Forsikringer:                                                      |        |                  |              |
| Fangst a 0.6 .....                                                 |        | 10.200.-         |              |
| Ansvar. ....                                                       |        | 5.000.-          |              |
| Pakke. 110 x 18 m. ....                                            |        | 1.980.-          |              |
| Mannskapstøy .....                                                 |        | 20040.-          |              |
| Forlish+Syke hyre ..                                               |        | 3.600.-          |              |
| Forbru + ulykke ....                                               |        | 2.700.-          | " 25.520.- 7 |
|                                                                    | Kr.    | 53.148.00        |              |
| DELINGSFANGST :                                                    | Kr.    | 1.688.558.10     |              |
| 18 mann omb. - 17.5 lotter.                                        |        |                  |              |
| Lott pr. mann. 1.925 % av del fangst .....                         | Kr.    | 32.505.-         |              |
| Proviant/slapp etc. pr. dag. kr. 53.- x 56 dg.                     | "      | 1.848.-          |              |
| NETTO LOTT :                                                       | Kr.    | 30.657.-         |              |
| Tromsø 14/5-81.                                                    |        |                  |              |
| Astrøm Sørensen                                                    |        | Guttorm Jakobsen |              |
| Tillitsmann                                                        |        | skipper.         |              |

Avregning fra turen til Newfoundland og Østisen 1981



På hjemtur og på vei ut av Østisen i 1981, samlet vi oss til et manskapsbilde. Fra venstre Åge Moen, Nordland, førsteskytter Harald Pedersen, Skarsfjord på Ringvassøya, meg.(foran), Ronald Kvernmo, Jon Helge, Balsfjord(i gul toppplue mellom oss) bakerst skipper Guttorm Jakobsen, Tromsø, maskinsjef Torgils Jakobsen, Tromsø (i blå genser,) foran ved siden av Jon Helge, Balsfjord, Arnfinn Nikolaysen, Lakselvdal, (foran med solbriller og litt skjegg), Astrøm Sørensen, Balsfjord(i brun lue med hvit ring), bak ved siden av Guttorm, stuert Torleif Jakobsen, (i mørk blå overskjorte,) maskinassistent Tormod Jenssen, (med briller og skjegg,) fangstmann Karl Ragnar Engstad, Balsfjord, og ytterst til høyre mørkeblå genser fangstmann Guttorm Thomassen, Ullsfjord. Den som manglet på bildet, var Bjørn Jones. Han var bak kameraet.

Th. Avregninger fra turen til Newfoundland og Østisen 1981

| Fastsett av<br>Skattedirektoratet                                |                                                  | Lott- og hyreavregning med trekk av skatt<br>og medlemsavgift til folketrygden |                                           |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| År                                                               | Lottakerens (lønnskaterens) etternavn og fornavn |                                                                                |                                           |
| 1981                                                             | KVERNMO BJØRNE.                                  |                                                                                |                                           |
|                                                                  | Skattekommune                                    |                                                                                |                                           |
|                                                                  | BARDU                                            |                                                                                |                                           |
| Ikke<br>forskudds-<br>trekk                                      | 1                                                | Båtlott                                                                        | 30.657                                    |
|                                                                  | 2                                                | Redskapslott (not m.m.)                                                        | 13.872                                    |
| Grunnlag<br>for for-<br>skudds-<br>trekk<br>(trekk-<br>grunnlag) | 3                                                | Redskapslott                                                                   |                                           |
|                                                                  | 4                                                | Mannslott (etter fradrag for felles kosthold)                                  |                                           |
|                                                                  | 5                                                | Hyre (arbeidspenger)                                                           | 2573<br>1236                              |
|                                                                  | 6                                                | Sum 3-5                                                                        | 3745                                      |
|                                                                  | 7                                                | + Pensj.- og bidragstr. og fagforeningskont.                                   |                                           |
|                                                                  | 8                                                | Sum 1-5+7                                                                      | 48.874                                    |
| Skatte-<br>trekk                                                 | 9                                                | Forskuddstrekk                                                                 | 30 % av 6+7 14.482                        |
|                                                                  | 10                                               | Påleggstrekk                                                                   | 3 % av 6+7 1.448                          |
|                                                                  | 11                                               | Påleggstrekk                                                                   | Pengj % av 1-2 408                        |
| Andre<br>trekk                                                   | 12                                               | Kroner                                                                         | 302                                       |
|                                                                  | 13                                               | Kontant                                                                        | 3717                                      |
|                                                                  | 14                                               |                                                                                | 20.367                                    |
| Oppgjør gjelder dette fisket:                                    |                                                  | Netto til utbetaling                                                           |                                           |
| 23/2-16/5-81                                                     |                                                  | 27.917                                                                         |                                           |
| For tidsrommet (f.o.m. - f.o.m. dato)                            |                                                  | Båts navn og merke                                                             |                                           |
| Self.                                                            |                                                  | NORVARG T-257T                                                                 |                                           |
|                                                                  |                                                  | Hovedmannens (rederiets) skattekommune                                         |                                           |
|                                                                  |                                                  | TROMSØ                                                                         |                                           |
| Lottaker (lønnskater) kan kvittere her                           |                                                  | Hovedmannens (rederiets) kvittering for skatterektet                           |                                           |
| Kr.                                                              | Dato                                             | Dato                                                                           | Underskrift (for selskap og selskapsnavn) |
| 27.917                                                           | 15/5-81                                          | 15/5-81                                                                        |                                           |
| Underkrift:                                                      |                                                  |                                                                                |                                           |
| Bjørn Jones                                                      |                                                  |                                                                                |                                           |

Utleveres ved kommunekasserkontorene i fiskeridistriktene.  
Råkvireres av kommunekassererne fra Statens trykksakspekspedisjon.  
RF-1042  
Å/8 KASSETRYKTING, OSLO 2000 bl. 9/80

# 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 vinnersjanse. 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

# Hva skjer med klappmyssen?

Av Arne Bjørge

Havforsker emeritus

Klappmyss er en stor selart som bare finnes i det nordlige Atlanterhavet. Hannene, kalt hettakall, blir vesentlig større enn hunnene, kalt mus. Hannene, blir 2,5 m lange og kan veie mer enn 300 kg (i noen tilfeller opp mot 400 kg). Hunnene blir 2,2 m lange og veier om lag 200 kg. Hettakallen har navnet sitt fra evnen til å blåse opp en svart hette over nese og panne. I tillegg kan de blåse ut den elastiske skilleveggen mellom neseborene til en rød ballong, og alt dette for å imponere damene i parringstiden.

Ungene, kalt blueback, er om lag 1 m ved fødselen og veier da 25 kg. De har en uvanlig kort dieperiode på fire døgn hvor de drikker 10 liter melk om dagen og kan doble kroppsvekten sin før avvenning.

## En viktig resurs for norsk selfangst

Klappmyssen har sammen med grønlandssel vært en svært viktig ressurs og selve grunnlaget for norsk selfangstnæring. Skinnen av bluebacken var svært verdifullt. Norske selfangere fanga blueback og voksne dyr på fangstfeltene ved Newfoundland og i Vesterisen på seinvinteren når bluebacken lå på isen. Hårfellende ett år gamle og eldre klappmyss ble fanget i Danmarkstredet på sommeren. I toppårene før 1960 kunne mer enn 50 000 blueback fanges bare i Vesterisen. I tillegg kom fangstene ved Newfoundland og sovjetrussernes fangst i Vesterisen. Klappmyss ble også fanget av grønlandere langs kysten av Grønland.

## Tre bestander

Klappmyssen deles inn i tre bestander etter hvor de føder unger, eller kaster som fangerne kaller det. En ved Newfoundland, en nord i Davisstredet mellom Nord-Canada og Vest-Grønland, og en i Vesterisen mellom Jan Mayen og Øst-Grønland. Ved Newfoundland foregår kasting både inne på St Lawrence Gulfen og på Fronten som er drivisen utenfor Newfoundland.



*Hettakall med utblåst ballong (den fleksible hudfolden mellom neseborene). Foto: B. Bergflødt/Havforskningsinstituttet.*

## Nedgang i Vest-Atlanteren

Det er ikke klart hvor isolerte kasteområda for klappmyss er. Den canadiske forskeren Dave Sergeant meinte at det er utveksling mellom de tre kasteområdene i Vest-Atlanteren alt etter hvordan isforholdene er. En hypotese er at når isforholdene er dårlige i Gulfen og Davisstredet, trekker dyra til Fronten for å kaste. Mer enn 90% av bluebacken som blir kasta i Vest-Atlanteren blir kasta på Fronten. Her viser tellinger at bestanden var på et minimum i 1984 med ca 375 000 individ. Da hadde den kommersielle fangsten stoppa opp etter EUs importforbud av selungeskinns og bestanden tok langsomt til å øke med om lag 2% årlig frem til 2005 hvor bestanden var om lag 600 000 individ. Deretter har bestanden ved Fronten gått dramatisk ned til om lag 35% av nivået i 2005.

Nyere undersøkelser tyder på at nedgangen har fortsatt inne på Gulfen og Davisstredet. Produksjonen i Davisstredet gikk ned fra 19000 unger i 1984 til 3300 i 2005. Omfattende rekognoseringsflygninger fant ingen unger i 2024, mens om lag 600 unger ble funnet i 2025. Den lille kastekolonien i Gulfen har ikke blitt overvåket siden 2005.

## Dramatisk nedgang og totalfredning i Vesterisen

Kasteområdet i Vesterisen er mindre påvirket av



*Hettakall med oppblåst hette. Derav navnet (hettakall, hooded seal). Foto: M. Poltermann/Havforskningsinstituttet*

forholdene i Vest Atlanteren og Vesterisbestanden har vært regnet som en selvstendig bestand. Men nyere analyser viser at det ikke er genetiske forskjeller mellom Vesterisbestanden og klappmyssen i Vest-Atlanteren. Dette kan tyde på at det er tilstrekkelig utveksling mellom bestandene til at genetiske ulikheter ikke oppstår.

Bestanden var trulig på 1,2 - 1,4 millioner individ i 1946 og har krympa til om lag 77 000 individ i 2018. Bestanden ble totalfreda i 2007, men nedgangen ser ut til å holde frem, eller kanskje har bestanden stabilisert seg på dette lave nivået som bare er få prosent i forhold til nivået i 1946. Det er i hvert fall ikke tegn til gjenvekst etter snart to tiår med fredning. Bestandsmodellering viser at mye av nedgangen kom mellom 1946 og 1980 som følge av overbeskatning. Sommerfangsten av hårfellende klappmyss i Danmarkstredet ble stoppa på 1960-tallet for å redusere beskatninga på Vesterisbestanden. Men nyere merkeforsøk har vist at det er klappmyss fra Vest-Atlanteren som skifter pels i Danmarkstredet, og ikke dyr fra Vesterisbestanden. Dermed var dette vernetiltaket til inga nytte for Vesterisbestanden.

### **Klappmyssen har fått status som truet**

På grunn av mer enn 50% nedgang over de tre siste generasjonene (1985–2024) er nå



*Mus med diende blueback. Foto: M. Poltermann/Havforskningsinstituttet*

klappmyssen klassifisert som truet (Endangered) på Rødlisten til Den internasjonale naturvernunionen, IUCN.

### **Er det klimaendringer som nå er den største trusselen mot klappmyssen?**

Hvorfor hjelper ikke fredning mot fangst? Både i Vest-Atlanteren og i Vesterisen har nedgangen i bestanden fortsatt etter de kommersielle fangstene opphørte. Hva dette skyldes er ikke kjent. En har undersøkt om det kan skyldes sykdom, men det er ikke funne tegn til det. Trolig er klimaendringer og dårlige isforhold en medvirkende årsak.

Sjøisutbredelsen i Arktis har vært gradvis synkende, både om vinteren og sommeren, de siste tiårene. Hvert år minker havisen i Arktis med om lag 13%. Sjøis reflekterer 75% av all solinnstråling. Isfritt hav reflekterer bare om lag 15%. Dermed vil reduksjon av sjøis føre til varmere vann og bidra til å akselerere ismeltingen. Vi er inne i en ond sirkel.

Ved Jan Mayen er nå stort sett hele Vesterisodden borte og det er en strak iskant langs Øst-Grønland. Vesterisodden var en odde av is som hvert år samlet seg nordvest for Jan Mayen og det var der den norske Vesterisfangsten foregikk. Spesielt er det stor nedgang i tykkere, flerårig is. Nå er det den tynne, ettårige isen som dominerer.



*Nyfødt blueback. Se navlestrengen. Foto: M. Poltermann/Havforskningsinstituttet*

De gamle selfangerne snakket om «klappmyss-is». Etter det jeg kan huske var det grov is med tykke, robuste flak av flerårig is. Dette er altså den istypen som minker raskest i Arktis. Bluebacken blir etterlatt til seg selv etter bare en fire dagers dieperiode som etterfølges av ca. en måned lang fasteperiode, før den blir i stand til å gå i vannet for å finne egen føde. Trenger bluebacken noen solide isflak for å overleve i denne perioden? Eller er dette en altfor forenklet framstilling av årsaken til nedgangen? Er det langt mer sammensatte og komplekse forhold som fører til nedgang i bestandene? I alle fall må vi regne med at klimaendringene er en medvirkende årsak, direkte eller indirekte, i større eller mindre grad.

#### Kilder

IUCN Red List. 2025.

<https://www.iucnredlist.org/species/6204/279892432>

Joint ICES/NAFO/NAMMCO Working Group on Harp and Hooded Seals (WGHARP) 2023. [https://iceslibrary.figshare.com/articles/report/Joint\\_ICES\\_NAFO\\_NAMMCO\\_Working\\_Group\\_on\\_Harp\\_and\\_Hooded\\_Seals\\_WGHARP\\_/24306100?file=42664447](https://iceslibrary.figshare.com/articles/report/Joint_ICES_NAFO_NAMMCO_Working_Group_on_Harp_and_Hooded_Seals_WGHARP_/24306100?file=42664447)

Sergeant 1976. History and present status of populations of harp and hooded seals. *Biological Conservation*, 10 (2) : 95-118



*Avvendt og fastende blueback. Foto: M. Poltermann/Havforskningsinstituttet*

# 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](https://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](https://sbm.no/kundeservice)  
[sbm.no/naeringsbasen](https://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](https://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](https://moremegling.no/kontakt-oss)

## **‘ÆRSTATNINGA’:**

### **- Erstatningshurtigruta på strekninga Tromsø – Finnmark i tidsrommet 1941-1944.**

Av Magnus Sefland

Om ishavsskutene, fiskefartøya og frakteskutene som heldt Finnmark og Nord-Troms levande i ei trengselstid. Erstatningshurtigruta var under andre verdskrig eit heilt nødvendig tiltak for så langt mogleg å tryggje liv, helse, næringsliv, levebrød og viktige samfunsmessige funksjonar i landsdelen. ‘Kystens riksveg nr 1’ måtte så langt mogleg haldast open. Fartøya i erstatningsruta vart i publikasjonar baserte i sørlege landsdelar ofte omtalte som ‘ishavskutterne’. Ishavsskutene var i mindretal blant fartøya i erstatningsflåten, men var over tid den mest stabile delen av flåten.

#### **VERDSKRIGEN: BAKGRUNN FOR ERSTATNINGSHURTIGRUTA:**

Den andre verdskrig starta ved det tyske angrepet på Polen i september 1939. Sovjetunionen gjekk til angrep på Finland i november 1939, i ein krig som varte til mars 1940 (vinterkrigen). Sovjetunionen erobra blant anna det karelske neset og fekk grensa mot Finland lenger vekk frå storbyen Leningrad. I april 1940 var turen komen for blant andre Norge. Etter om lag to månaders felttog hadde tyske styrkar nedkjempa norsk motstand og sett seg fast.

Tyskland gjekk til angrep på Sovjetunionen i juni 1941. Finland nytta høvet til å gå til krig (framhaldskrigen) mot Sovjetunionen for å gjenerobre områder dei tapte i vinterkrigen. Tyskland og Finland var begge på same tid i krig

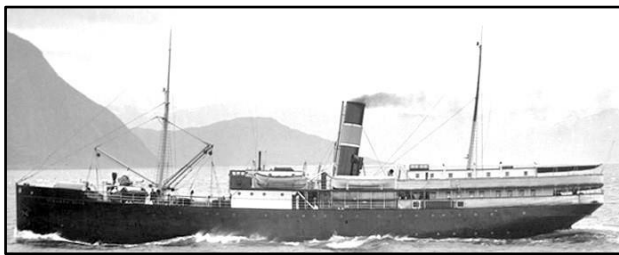
mot Sovjetunionen – i samarbeid, men utan nokon formell allianse.

Tyske stridskrefter i Nord-Norge retta sin innsats mot Kola og Murmansk som del av det tyske angrepet på Sovjetunionen. Dei tyske framstøytane vart stoppa i Litsadalen på Kola, vest for Murmansk. Dei tyske styrkane nådde ikkje fram til Murmansk.

I desember 1941 kom USA med i krigen. Dei allierte konvoiane til Murmansk, med krigsmateriell til Sovjetunionen, kom i gang. Dei segla nord om Island, Jan Mayen og Bjørnøya, dersom det var mogleg av på grunn av isforholda. Om vintrane måtte konvoiane gå nærare finnmarkskysten. Grenseområda mellom Finland og Sovjetunionen og mellom Finnmark og Kola var slagmark. Like eins var det ei krigssone mellom tyske styrkar i Norge på den eine sida - og sovjetiske og vestallierte stridskrefter på den andre sida.

På grunn av krigshandlingar og omfattande tap av både fartøy og folk slutta dei ordinære hurtigrutene å segle på strekninga Tromsø-Kirkenes hausten 1941. Frå september 1941 snudde hurtigrutene i Tromsø. På strekninga Tromsø-Finnmark vart det etablert ei erstatningsrute med mindre – og mindre sårbare – fartøy. Denne trafikken var i gong fram til hausten 1944. Fartøya segla med passasjerar, post og lettare fraktgods. Ruta vart ein livsnerve for folk i den nordlegaste landsdelen – med om lag 60 000 innbyggjarar - og vart gjerne kalla ‘erstatningsveien’. Hausten 1944 vart det slutt på seglingane i ruta på grunn av evakuering og nedbrenning i Finnmark og Nord-Troms.

Nokre ishavsskuter var sentrale i erstatningsfarten heilt frå starten hausten 1941, og heile tida, til hausten 1944. Dette blant anna fordi ishavsfangst, som skutene var bygde for, ikkje var aktuell under krigen. Det var også nokre ishavsskuter som noterte seg for dei lengste utsegla distansane og som frakta det største samla tal av passasjerar. Men der var også med ei rekkje andre fartøy av ulike typar, storleik og



*DS Richard With Foto: Anders Beer Wilse frå nettstaden skipshistorie.net*

standard. Nokre heile tida 1941-1944, andre deler av tida, somme innom kortare bolkar som avløysingsfartøy.

Ishavsskutene i erstatningsruta var *Altenfjord*; *Blåsel*; *Maiblomsten*; *Polarfjell*; *Queen of the Fleet*; *Ringøy* (ex *Wild Flower*); *Skandfer*; *Vaaland*.

#### **ETABLERING AV ERSTATNINGSRUTA:**

Hurtigruteselskapa hadde allereie tidleg under krigen mist ei rekkje av dei ordinære hurtigruteskipet i krigsforlis. Hurtigruteskipet DS *Dronning Maud* var i transportteneste under kampane om Narvik våren 1940, då fartøyet vart skote i brann i Gratangen og gjekk tapt. Hausten 1941 vart kystruteskipet DS *Barøy* (i Vestfjorden) og hurtigruteskipa DS *Vesteraalen* (på veg nordover frå Tromsø) og DS *Richard With* (ved Rolfsøy i Vest-Finnmark) senka av britiske ubåtar. Kwart av skipa med mange omkomne. Allierte stridskrefter – i utgangspunktet Norge sine allierte - skilde ikkje mellom sivil og militær trafikk. Alle fartøy som fly, motortorpedobåtar og ubåtar kom over, kunne senkast, utan reservasjonar.

Dette gjorde at hurtigruteselskapa innstilte ordinær segling nord for Tromsø. Men sjøtransport var landsdelen si viktigaste kommunikasjonslinje. Kysten kunne ikkje leggst ned. Alle hurtigruteselskapa stilte seg bak administrerande direktør Ole Siem i Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) på Stokmarknes i arbeidet for å etablere ei erstatningsrute med innleigde, mindre fartøy. Den administrative overbygninga over verksemda gjekk under nemninga Hurtigruteselskapes Erstatningsrutebart, også

kalla Samseilingen. Ei ordning der ekstrakostnader vart dekte av staten. VDS sine folk i Tromsø var Conrad Rye Holmboe og Einar Bergethon Larssen. I oktober 1941 annonserte VDS i avisene ønskje om å leige høvelege motorfartøy over 50 bruttotonn til fraktfart. Samseglinga gjekk glipp av fleire eigna fartøy ved at dei vart rekvirerte av okkupasjonsmakta.

Erstatningsruta gjekk mellom Tromsø og Vadsø. Frå Vardø og Vadsø til Kirkenes heldt Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap trafikken gåande med sine eigne fartøy, først og fremst DS *Tanahorn*. Den trafikkerte strekninga Hammerfest-Kirkenes. Mellom Alta og Hammerfest trafikkerte DS *Brynilen*. Russarane kjende dei gamle lokalrutebåtane betre enn erstatningsfartøya. Derfor var lokalrutebåtane mindre utsette enn erstatningsfartøya for angrep frå sovjetisk side, sjølv om både *Brynilen* og *Tanahorn* vart bomba i senk på grunt vatn i Hammerfest i februar 1944.

På strekninga Tromsø – Hammerfest gjekk seglingane med erstatningsfartøya forholdsvis regelmessig. Frå Tromsø til Honningsvåg og vidare til Vardø og Vadsø – med mellomliggande stoppestader – var seglingane meir uregelmessige. I starten var rutefarta heller uregelmessig. Etter som tida gjekk, og opplegget fekk høve til å gå seg til, vart det meir orden over avgangane. Men likevel ein god del slinger, alt etter rasjoneringar, tilgang på olje og reservdeler og okkupasjonsmakta sine reguleringar. – Og alt etter vurderingar av veret, krigshendingane og risikoen. Det vart snakka lite om risiko. Men dei fleste i mannskapa levde i spenning heile tida.

#### **SEGLINGSRUTENE:**

Frå Tromsø og nordover var den naturlege seglingsruta i hovudsak den same som hurtigrutene og annan kysttrafikk hadde nytta i fredstid – delvis innanskjers, i ly av øyar og holmar. Frå om lag Honningsvåg og rundt Varangerhalvøya til Vadsø er ingen skjergard. Der gjekk ruteturane over det opne Austhavet.

Nokre stader var det mogleg å velje alternative ruter. I Nord-Troms var det mogleg å segle sør om Kågen og gjennom Maursundet til Skjervøy. Alternativt kunne rutene leggjast sør om Uløya, med stopp på Havnnes. Der heldt fisketilverkar Johs. H. Giæver AS til. Foretaket var medeigar i fleire av fartøya i erstatningsruta. (Den sørlege del av Uløya, med Havnnes, tilhørde den gong Skjervøy – seinare Nordreisa kommune).

I Vest-Finnmark var det mogleg å velje den alternative ruta sør om øya Silda. Ved å segle sør om Silda kunne trafikken på ruta unngå ein del av det utsette Lopphavet.

Seglingsruta kunne vidare leggjast gjennom Stjernesundet og Vargsundet til Hammerfest. Denne ruta passerte og gjorde stopp ved Porsa, der det var eit vasskraftverk. Der hadde motstandsørsla ei tid den løynde radiostasjon 'Lyra'.

På dei alternative strekningane var trafikk betre skjerma mot vind og sjøgang frå ope hav – og mot angrep frå både havgåande og luftborne stridskrefter. Skifting mellom ruteleiene vart truleg avgjort fortløpande - etter passasjertal, type og mengd av last, seglingsrestriksjonar, vurdering av risiko osv.

## **ETTERRETNING, MOTSTANDSAKTIVITET OG RISIKO:**

I slutten av oktober og starten av november 1941 var rikskomissær Josef Terboven og eit følge av nazitoppar i Norge på inspeksjonsreise i i Nord-Norge med den tyske mineleggjaren *Bali*. Dette var få veker etter mjølkestreik, unntakstilstand og avretting av motstandsfolk i Oslo. Sommaren 1941 kom påbodet om at alle som ikkje var NS-medlemmer måtte levere inn radioapparata. Dette markerte ei klar innstramming i okkupasjonsmakta si framferd overfor både sivilfolk og motstandsaktivitet.

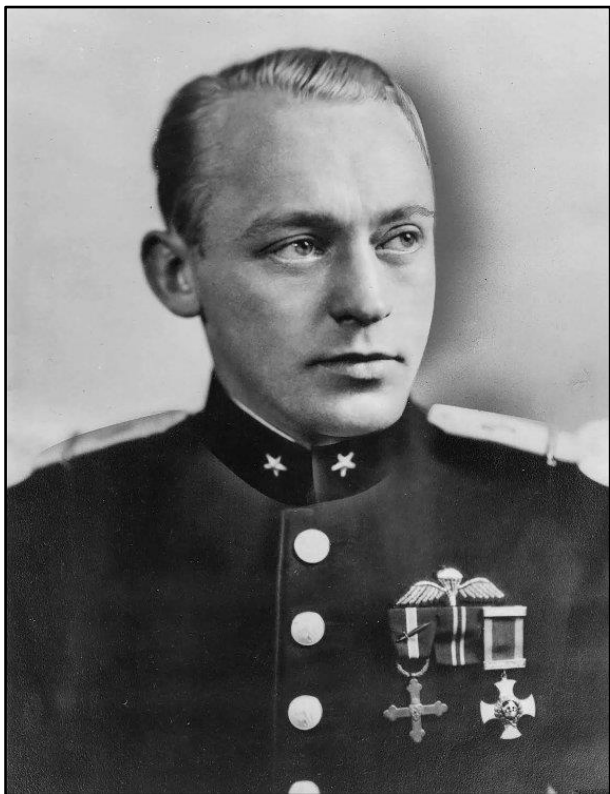
I Hammerfest gjorde *Bali* eit stopp. Terboven og følge inispiserte filetfabrikken i byen. Då Terboven og følget åt frukost i messa om bord i *Bali*, hadde dei god utsikt til hamna. Der låg tre av erstatningsfartøya på nokre av sine første



*Rikskomissær Josef Terboven. Foto frå Wikipedia.*

anløp i byen i erstatningsruta. *Skandfer* lossa fraktgods frå Tromsø, *Welcome* var på veg ut og *Maiblomsten* venta på lossetørn. Terboven var uvitande om at han hadde engasjerte motstandsfolk blant mannskapa i aktivitet rett framfor augene.

Etter som krigen skreid fram, etablerte den tyske Kriegsmarine ein base i Alta-området. Frå hausten 1943 var dei tyske krigsskipa *Tirpitz*, *Scharnhorst* og fleire andre stasjonerte i Kåfjord og Langfjorden ved Alta. Deira slagkraft var retta særleg mot dei allierte konvoiane til Murmansk, med viktig krigsmateriell til Sovjetunionen til bruk mot tyske styrkar på austfronten. Ishavsskuta *Godønes* av Tromsø vart rekvirert av okkupasjonsmakta og vart brukt til å halde vakt ved *Tirpitz* i Kåfjord. Dei tyske krigsskipa hadde i hovudsak to leier frå basane sine til ope hav: gjennom Stjernesundet



*Torstein Raaby*

eller Vargsundet, dvs strekningar som tilsvarte erstatningsfartøya sine alternative seglingsruter. Når dei tyske krigsskipa i Altafjorden skulle til havs, måtte dei krysse erstatningsfartøya sine seglingsruter.

Torstein Raaby var ein mann som ei tid kom til å spele ei sentral rolle i etterretninga i Nord-Troms og Vest-Finnmark. Han er i ettertid kanskje mest kjend som telegrafist på Thor Heyerdahl si Kon-Tiki-ferd over Stillehavet i 1947. Han kom tidleg under krigen med i motstandsaktivitet og måtte rømme til Sverige og vidare til Storbritannia.

I 1943 vart Raaby og to andre etterretningsfolk sette i land frå norsk ubåt KNM *Ula* i Mefjord på yttersida av Senja. Dei hadde med seg fleire radiosendarar og anna utstyr, og var godt utstyrte med både pengar og falske papir. Viktig mål var overvaking av den tyske flåtebasen i Altafjorden.

Frå Senja tok Raaby seg til Tromsø og kom i kontakt med etterretningsnettverket der. Der

vart Raaby send med erstatningsfartøyet *Skandfer* til Hammerfest. Skipper Øistein Jakobsen på *Skandfer* var på det tidspunkt ein del av det illegale nettverket i distriktet. Han var ikkje åleine. Fleire av skipperane og styrmennene på erstatningsfartøya var involverte i motstandsarbeid. På seglingane gjorde dei egne observasjonar, var i kontakt med lokale motstandsfolk og utførte kureroppdrag. Med i dette nettverket var skipper og befal på Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap sin DS *Brynilen*, som segla i ruta mellom Hammerest og Alta.

I Vest-Finnmark vart det etablert fleire illegale radiostasjonar som hadde overvaking av krigsskipa i Altafjorden som viktigaste mål. I Alta-området vart det etablert eit par radiostasjonar. Ein av dei hadde kodenamnet 'Ida'. Den opererte frå ei sjuskete vegvesenbrakke – midt i Alta, like i nærleiken av etterretningsmålet *Tirpitz*. Stasjonen vart kamuflert ved at dei som heldt til i brakka og opererte stasjonen, framstod som fyllikar og brakka som ein alkoholisert bule. Det viste seg å vere effektiv kamuflasje, i alle fall ei tid. Raaby sjølv oppheldt seg ei tid ved stasjonane i Alta-området – inntil han måtte flykte til Sverige igjen.

Ved Porsa ved Vargsundet hadde motstandsrørsla ei tid ein løynd radiostasjon. Den hadde kodenamnet 'Lyra'. Der følgde motstandsfolk med på trafikken inn og ut av Altafjorden. Når den lokale kjøpmannen i Porsa nemnde 'spikar og jarn' i sin forretningskorrespondanse, var det signal om at dei tyske krigsskipa i Altafjorden var på farten. Ved juletider i 1943 vart *Scharnhorst* lokka til havs for å ta ein alliert konvoi i farvatna ved Bjørnøya, på veg til Sovjetunionen. I havet nord for Nordkapp var ei rekkje allierte krigsskip på plass. I vintermørket gjekk det føre seg eit sjøslag som enda med at *Scharnhorst* vart senka, med rundt 1900 omkomne. Dette vart ei alvorleg svekking av den tyske sjømilitære slagkrafta.

*Tirpitz* var sjeldan til havs. Derimot var slagskipet mål for ei rekkje allierte aksjonar for å setje skipet ut av spel og som påførte skipet skade. Ein ubåt greidde å påføre *Tirpitz* ein større undervass-skade medan krigsskipet låg på sin faste plass i Kåfjord. Skaden var så stor at tyskarane sende verkstadfartøyet *Monte Rosa* frå Hamburg til Alta for å utbetre skaden. Etter eit britisk flyangrep i Alta skal to av skipet sine tre propellar ha vore ute av funksjon. Skipet var korkje sjødyktig eller kampdyktig. Derfor vart det flytt til Tromsø, der det skulle gjere teneste som stasjonær festning. Skipet vart endeleg senka ved Håkøya av eit britisk luftangrep i november 1944.

### NAVIGASJON OG RISIKO:

Å føre fartøy i leia mellom Tromsø og Vadsø under krigen var både vanskeleg og riskabelt. I mørketida var fyr og lykker sløkte og busetnad langs leia var nedblenda, så i mørke var det knapt med lys å navigere etter. Fartøya sjølve hadde lanterner, lysventilar og liknande blenda. Om somrane, med dagslys døgnet rundt, var det lite høve til å stikke seg bort i mørkret.

Veret baud på storm, skodde, snøtjukke, nedising og frostrøyk. Isen la seg over alt ved nedising. Det skal ha hendt at rorkjetting fraus fast i kjettingrøra på fartøya. Dette blokkerte roret i ei bestemt stilling, og fartøyet miste styringa.

Det er ikkje kjent at nokon av fartøya i erstatningsruta var utrusta med radar – eit instrument som var under utvikling under krigen, mest for militære formål. Farvatna var stadvis minelagde, og elles var miner i ukontrollert drift.

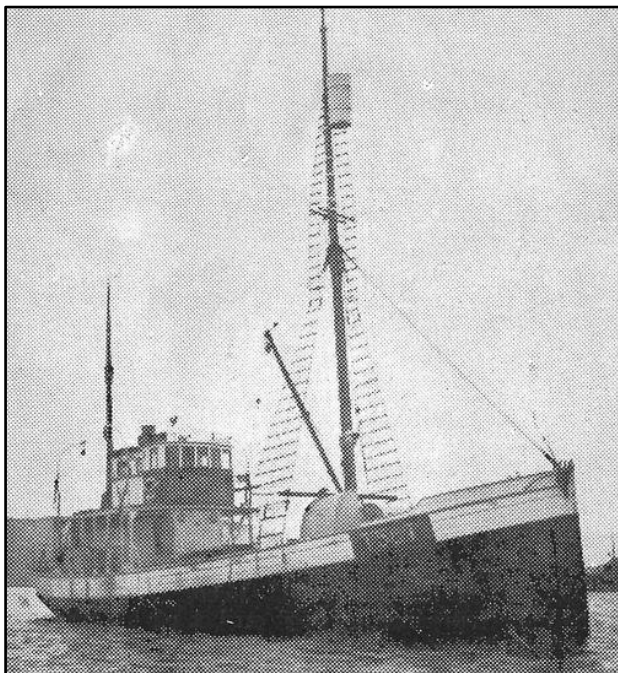
Seglingane måtte tidvis gå i konvoi og vart hefte av sperringar og seglingsforbod. Vermeldingar vart ikkje sende. Barometer var omtrent det einaste som kunne varsle uver. Ubåtar låg på lur og fly var stadig over. Erstatningsfartøya var utsette for torpedoar, bomber og maskingeværsalver. Ofte hang livbåtane utsvinga i davitane, klare til rask låring – om dei

ved angrep ikkje allereie var gjennomhola. Frå tid til anna reiste både passasjerar og mannskap med redningsvestar på.

Krigførande makter, som eigentleg var Norge sine allierte, tok ikkje særleg omsyn til sivil norsk kysttrafikk. Dette gjaldt både vestallierte og sovjetiske stridskrefter. Angrepa var mange. I blant berga erstatningsfartøya seg ved å stikke seg vekk i skodde og frostrøyk – eller dei manøvrerte så nær land med bratte fjell at fly ikkje kom til med sine angrep. Ved luftangrep manøvrerte skipperane slik at fartøya vende hekken mot angriparen. Dette for å gjere angrepsmålet mindre og vanskelegare å treffe. Når det let seg gjere, søkte fartøya å gå i lag, for – om mogleg – å kunne hjelpe kvarandre i kritiske situasjonar. Det hende også i vanskelege situasjonar at det vart halde skipsråd, om eventuelt å snu eller legge om ruta.

Dei ordinære hurtigruteskipa langs kysten fekk – mot reiarlaga sin vilje - etter kvart antiluftskyts montert på dekk. Skytset vart operert av medreisande tyske militære. Dermed vart skipa av dei allierte oppfatta som legitime mål for angrep. Eit par av dei meir kjende forlisa var hurtigruteskipa DS *Sanct Svithun* på Stadhavet i 1943, etter angrep frå britiske fly - og DS *Irma* på Hustadvika eit år seinare, etter angrep frå norske motortorpedobåtar stasjonerte på Shetland. Begge forlisa med mange omkomne. Ved *Irma*-senkinga omkom blant mange andre ishavsskipper og -reiar Mikal Nilssen frå Gratangen.

Norske motortorpedobåtar si senking av *Irma* – med tap av mange norske sivile - vart i ettertid eit vondt sår for den norske marine. Det norske forsvaret søkte lenge å dysse hendinga ned, blant anna ved å skulde okkupasjonsmakta for senkinga. På 1990-talet måtte to norske forsvarsministrar offentleg beklage hendinga. Kort etter tusenårsskiftet avduka kongen eit minnesmerke, plassert med utsikt til staden for udåden.



*Polarfjell*

Fartøya i hurtigruteerstatninga var uvæpna. Likevel vart også dei heimsøkte. Først og fremst av sovjetiske fly og ubåtar. Kjennskap til, eller mistanke om, at tyske militære reiste med erstatningsfartøya, bidrog til at fartøya vart utsette for angrep. Både fartøy og folk gjekk tapt. I juni 1944 var *Polarfjell* på veg vestover. Like etter passering av Makkaur vart fartøyet angripen av tre sovjetiske fly. Eitt av flya var så nærgående med skuta at det knekte toppen på frammasta. Flyet kom neppe heilt skadefritt frå samanstøyten, det heller – men hangla vidare. Det meste tyder på flyet berga seg tilbake til heimebasen.

Det som skipperane i erstatningsruta hadde til å hjelpe seg med i navigering, var truleg avgrensa til barometer, kompass, klokke og utarbeidd rutebok (kursbok) med kursar, seglingstider, passeringspunkt, detaljar i landskap osv. Dessutan eit godt samkøyrt mannskap og solid røynsle frå navigering med enkle hjelpemiddel.

#### **ERSTATNINGSFARTØYA:**

Dei fleste av erstatningsfartøya høyrde heime i Tromsø-området, Nord-Troms og Vest-Finnmark. Dei fleste var frakteskuter, fiskebåtar eller ishavsskuter. Fartøya var i storleik 50-140

fot, 35-150 bruttotonn – dei fleste 40-80 bruttotonn.

Så langt vi kjenner til var dei fleste – truleg alle - trefartøy. Somme var bygde på 1800-talet og andre nesten nybygde. Langt dei fleste fartøya hadde framdrift med forbrenningsmotorar (Bolinder, Avance, Wichmann, Union, Volda, Brunvoll, Finnøy osv), med yting 80-250 hk.

Dei fleste fartøya i passasjerfart var sertifiserte for 15-20 passasjerar. Ein del fartøy segla hovudsakleg med frakt, blant anna post. Alle fartøya i erstatningsruta var sivile og merkte på vanleg måte med norske flaggfargar, skipsnamn og namnet Norge i store bokstavar, lett synlege på skutesidene.

Fordi det var ekstraordinære tilstandar, med mange motstridande og tvingande omsyn, var skipperane rett som det var nøydd til å sjå romsleg på passasjersertifiseringa. I somme pressa situasjonar skal fartøy ha ført med seg det fleirdoble av sertifisert passasjertal.

I utgangspunktet skulle tyske militære ikkje reise med erstatningsfartøya. Eit unntak var når uvæpna tyske militære reiste over kortare avstandar i samband med permisjonar. Eit særleg problem oppstod når væpna folk frå okkupasjonsmakta tvinga seg til passasjerplassar ut over det fartøyet var sertifisert for. Ein instruks frå rikskommissær Josef Terboven var omdelt til skipperane på erstatningsfartøya. Der heitte det seg at tysk militært personell skulle reise uvæpna. Dersom dei var væpna, skulle våpna avleverast og låsast inne om bord. Dette pålegget vart berre delvis etterlevd. Det var klart for alle kven som hadde makta. Det hende at norske reisande måtte gå på land igjen frå fartøya, fordi reisande tyskarar tvinga seg plass med makt. Ved usemje om slikt skal skipperar ha fått juling av tyskarar.

Blant dei reisande var også motstandsfolk i oppdrag – eller på flukt. Både tysk personell og kollaboratørar, og motstandsfolk reiste truleg rett som det var i lag på same fartøy. Ein opplagt

risikosituasjon. Når det var kjent at tysk personell reiste med erstatningsfartøya, vart fartøya av allierte stridskrefter ofte sett på som legitime mål for angrep. Skipperane stod under eit konstant press frå ei rekkje motstridande omsyn.

### **DRIVSTOFF:**

Alle dei ordinære hurtigruteskipa hadde dampmaskin. Dei fleste vart fyrte med kol, nokre hadde oljefyrte dampkjelar. Kol frå Svalbard var ikkje å få. Kolet kom frå Mellom-Europa og vart halde for å vere av dårleg kvalitet.

Dei fleste fartøya i erstatningsruta hadde forbrenningsmotor, mest semidiesel. Olje måtte også kome sør frå. Okkupasjonsmakta sine behov gjekk fram om alt anna. Dei tyske krigsskipa, som var stasjonerte i Alta-området: *Tirpitz*, *Scharnhorst* og fleire andre, hadde oljefyrte dampkjelar. Ved bunkring gjorde dei store innhogg i forsyningane. Krigsskipa vart bunkra frå kvalkokeri brukte som tankfartøy. Besøk av kvalkokeri var ofte teikn på at noko var i gjere.

For fartøya i erstatningsruta var oljeforsyninga ein vanske heile tida. Å la motorane gå på tomgang var ikkje bra. Oljen var ikkje av god kvalitet. Det gjorde at stempelsjau var ein stadig aktivitet for maskinfolka på erstatningsfartøya. Samseilinga sine folk i Tromsø dreiv atskilleg diplomati overfor tyske styresmakter for å sikre tildeling av drivstoff. I mai 1944 kom det reduksjon i oljekvotane. Dette gjorde det nødvendig med visse endringar i seglingsmønsteret for å utnytte den tilgjengelege mengda av olje best mogleg. Blant anna med omlastingar under vegs for å unngå at fartøy segla med unytta lastekapasitet.

### **FORHOLD FOR DEI REISANDE:**

Fartøya i erstatningsruta var i utgangspunktet ikkje innretta på passasjertransport. Somme av fartøya fekk påbygd meir eller mindre provisoriske dekkshus for dei reisande. Men elles var det i hovudsak fartøya sine ordinære

lugarar for mannskapa dei reisande måtte nytte. Reisande og mannskapa delte på lugarplass og gjekk om kvarandre. Dersom lasteromma ikkje var oppfylde med fraktgods, kunne reisande innrette seg best dei kunne i dei ledige delane av lasteromma. (Ein må kunne gå ut frå at skipperlugar og liknande var reserverte, og eventuelt avlåste, for oppbevaring av pengar, verdipost, passasjerlister, fraktpapir, avleverte våpen osv).

Nokre sitat frå Trygve Nordanger i boka *‘Lang kyst’* om forholda for passasjerane om bord på reisene:

Redningsmateriell: ‘--- 120 om bord disponerte en to og en halv roms spissbåt. ---’.

Med så lite redningsmateriell var mange i realiteten dømde til å omkome – dersom noko hende.

Liggeplass: Ein del reiser strekte seg over fleire døgn. Dei reisande fekk trong for å leggje seg ned på.

*‘--- Ingen køy fikk stå ubrukt, og var det så visst plass til det, måtte to og to dele samme leie. Om det var mann og kvinne som ble maket sammen, var det ingen som spurte om. ---.*

*--- en kurer --- ble det gjort rom for ham i en køye hvor det lå en kvinne fra før. Kureren bar pistol stukket ned ved lysken, og den jernete gjenstanden må ha vært årsak til misforståelsen. Kvinnen laget et svare oppstyr ---’.*

Ved overnatting i lasteromma var postsekkar greie å ligge på – sjølv om det var årsak til misnøye hos postverket.

Matstell: ‘--- Noen stelte seg selv om det gikk an, satt i lugar og rom og stekte sild på medbrakt primus. ---’.

Påmønstra stuertar på fartøya pleidde kontaktar på stoppestadane og dreiv småhandel med desse for å skaffe råstoff til matlaging om bord.

Hygiene: Pumpelukt var nokså sjølsagd om bord i trefartøy. Sjøsykje og naturleg avtrede: ‘--- At andre ikke vant seg på dekk (---) og kanskje måtte ha siria ned, var naturlig sak og ingenting å bry seg med for andre. (---) Det eneste spørsmål som gjerne ble stilt, var om folk hadde lus. ---’.

(Om bord i fartøy utan toalett har ‘ho Siri’ vore namn på dobøtta).

Når køyer om bord vart brukte av stadig skiftande personar, var overføring av lus ikkje til å unngå. Det skal ha førekome at mannskap på fritørn ikkje slapp i hus heime før alle kleda var fjerna og komne i avlusing. Vinterstida var kulde sikraste middel mot spreiding av lus. I Tromsø vart det oppretta ein anstalt for avlusing.

Tampar og trosser: Vinterstida, med frost, måtte fortøyingstrosser oppbevarast innandørs eller i lugarar under dekk, i plusstemperatur, for at dei skulle vere handterlege når skutene skulle fortøyast.

### **REGULARITET:**

Med all uvisse og restriksjonar som krigen førte med seg for kysttrafikken, var det ofte så som så med regulariteten i ruta. *Skandfer* var ei av dei minste skutene som segla i erstatningsruta. Skuta trafikkerte for det meste ruta mellom Tromsø og Hammerfest, men gjorde også nokre turar til Honningsvåg. *Skandfer* fekk ord på seg å segle nokså regelmessig etter rutetidene. *Skandfer* hadde rettnok ein påliteleg og godt likt skipper. Men det omdømme som skuta og skipperen fekk, var neppe typisk for ruta som heilskap. Til det var det for mange usikre moment i opplegget, med både seglings-restriksjonar og kapasitetsproblem.

Omdisponeringar og forseinkingar var heller vanleg. Det hende frå tid til anna at skipperane fann veret for dårleg og krigsrisikoen for stor til å halde fram – og snudde.

Dei ordinære hurtigrutene førte med seg både passasjerar og fraktgods til Tromsø i større omfang enn det fartøya i erstatningsruta vidare



*Selfanger 'Skandfer' ved Bjørnøya. 14.06.46.  
Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv*

nordover hadde kapasitet til å ta unna. Lasting og lossing tok meir tid enn tidlegare på grunn av mørklegginga og på grunn av mangel på laste- og lossearbeidarar.

Ved anløp i Tromsø vart det søkt handheva ei rangordning med omsyn til kaiplass – forsøksvis i slik rekkje følgje: Hurtigrutene sørfrå (medrekna erstatningsfartøya), lokalrutebåtane, ilgodstrafikk, ordinær godstrafikk. Postsendingar kom eit stykke nede på lista.

Varer som hurtigrutene lossa i Tromsø måtte lagrast i påvente av vidare transport. Agentur og speditørar i Tromsø hadde ikkje nok lagerkapasitet, og varer måtte lagrast provisorisk. Mat, medisin og andre nødvendige varer måtte prioriterast. Dette gjekk blant anna ut over postgangen. Det har vorte fortalt om julepost som kom fram i februar. Postsekkar måtte lagrast under presenningar utandørs. Tilhøvet mellom administrasjonen av erstatningsruta og postverket var ikkje det beste. Dette var i ei tid med varemangel, med rasjonering av det meste. Mjøl, kaffi, sukker, poteter, grønsaker og mykje anna vart rasjonerte – om varene i det heile var å få tak i. Like eins tobakk, sigarettar, øl og brennevin.

Utflytte finnmarkingar sende frukt og grønt nordover frå sørlege landsdeler betre eigna for dyrking av slikt, som før, utan å vere klar over

tilstandane som rådde i nord. Under provisorisk lagring vart det svin. Nettopp ferskvarer tolte ikkje lang lagring. Ein god del av slike varer vart skjemde som menneskeføde under provisorisk lagring. Det var heller ikkje til å unngå at trengande forsynte seg ulovleg av slike varer. Verdipost, til dømes med rasjoneringskort, var særleg utsett for tjuveri. På grunn av dette vart det innført ei ordning med superkargo på fartøya. (Superkargo er nemning på den person om bord som har ansvar for lasten, på erstatningsfartøya som oftast styrmann/bestmann).

#### **FARTØYA I ERSTATNINGSRUTA:**

Flåten i erstatningsruta talde 29 fartøy som ein kjenner med namn og varierende omfang av opplysningar. Det kan ha vore fleire fartøy i ruta som ikkje har gått inn i rutestatistikkane eller ikkje på annan måte har sett spor etter seg. Somme opplysningar kan tyde på at opp mot eit femtital ulike fartøy, med stort og smått, kan ha vore inn om teneste i erstatningsseglingane. Slike kan ha vore fartøy som vart innleigde for særlege eingongsoppdrag, til dømes frakt av post. Det hende også at gods vart sendt med fartøy som eigentleg segla i andre oppdrag.

Opplysningar om fartøya har ikkje alltid vore lett tilgjengelege og varierar derfor sterkt i omfang - og manglar heilt i somme tilfelle. Her er det lagt vekt på tida i erstatningsruta. Fartøyhistorikk for tida før og etter andre verdskrig er her berre tatt med der det har særleg interesse. Slike var evakueringa frå Finnmark og Nord-Troms, opprydding på Svalbard etter krigen, ishavsforslis og einskilde andre forlis og kondemneringar. Ein del opplysningar – namn, fiskerimerke, eigar, skipper, heimstad, dimensjonar osv – er ikkje nødvendigvis tidsrette i høve til tida i erstatningsruta. Men opplysningane er her likevel tatt med, då dei har tent til å identifisere fartøya.

#### **FISKEFARTØY, FRAKTESKUTER M.M.: ANGLE I:**

**Gjorde 9 turar i erstatningsruta mai 1943 – juli 1943. Frakta til saman 300 passasjerar. -**

--- Kutter. Heimehøyrende hos reiarlaget Angell, Sørreisa. Fiskeriregistrering T 53 SA. Skipper (ukjent fornamn) Angell. Mannskap på 5. Passasjersertifikat for 15 personar. Avløysingsfartøy sommaren 1943.

#### **BILBAO:**

**Gjorde 19 turar oktober 1943 – juni 1944. Postrute. Mangla passasjersertifikat, men skal ha frakta til saman om lag 500 passasjerar. ---- 43 brt. Tilhørde Johs. Bakke m. fl., Rotsund. Mannskap på 6. Skipper Karsten Bakke.**

#### **DRIFT:**

**Segla i godsrute Tromsø-Vadsø. ----**  
Fartøyhistorikk ukjend.

#### **ETHEL MAY:**

**Gjorde 42 turar mars 1942 – oktober 1944. Frakta til saman 5000 passasjerar. ----** Bygd i Brixham, Storbritannia, 1893. Frakteskute, fiskebåt. 68 ft, 52 brt. Volda-motor 50 hk. Eigar frå 1939 var P/R Otto Kjær m. fl., Tromsøysund. Skipperar var Theodor Grødahl, Tromsø, og John Dahl, Hammerfest. Sertifisert for 20 passasjerar. Mannskap på 8. Brukt i evakueringa frå Finnmark og Nord-Troms hausten 1944. Deltok i evakueringa av Hammerfest.

#### **GRINNØY:**

**Gjorde 55 turar januar 1942 – oktober 1944. (Kom inn i ruta etter Vaalands forlis januar 1942). Frakta til saman 2500 passasjerar. ----** Bygd 1941. 100 ft, 135 brt. Wichmann 150 hk. Disponert av AS Nordkyst (Astrup Holm og Helge Jakobsen), Tromsø. Sertifisert for 25 passasjerar. Mannskap på 8. Skipper var Torleif Davidsen. (Seinare fiskeriregistrering ST 67 S, dvs Stokksund, Sør-Trøndelag).

#### **HANSNES:**

**Gjorde 14 turar mars 1944 – oktober 1944. (passasjertal ukjent). ----** Kutter, ny i 1944. 51 brt. Passasjersertifikat for 10 personar. Tilhørde P/R Hansnes, Mestervik i Malangen. Mannskap på 7. Skipper Petter Hansen. Oktober 1944 rekvirert av tyskarane.

### **HAVNNES:**

**Gjorde 24 turar november 1943 – oktober 1944. Frakta til saman 850 passasjerar. ----** Bygd 1943. 79 ft. Union 120 hk. T 51 S. Tilhøyrdte Giæver AS, Havnnes. Mannskap på 6. Skipper Hilmar Flåten. Sertifisert for 20 passasjerar. Vart brukt i evakuering hausten 1944.

### **HEIMDAL II:**

**Gjorde 32 turar august 1942 – februar 1944. Frakta til saman 500 passasjerar. ----** Bygd 1942. 66 ft, 54 brt. Brunvoll 84 hk. Sertifisert for 15 passasjerar. Mannskap på 5. Skipper og reiar Ingolf Gottliebsen, Kårvikhamn ved Finnsnes.

### **HELT/HELL?**

(avvikande opplysningar om namn og fartstid): **Gjorde 5 turar mai 1943 – juli 1943 (1944?). Mangla passasjersertifikat. ----** 54 brt. Mannskap på 5. Heimehøyrande hos Paul Salsvik, Sotra/Bergen. Skipper Olav Isaksen.

### **HOLMENGRÅ:**

**Postkuttr. I 1942 avløyst som postbåt av Trygg I. ----** Fartøyhistorikk ukjend.

### **JANA:**

**Gjorde 25 turar september 1943 – oktober 1944. Frakta til saman 500 passasjerar. ----** Bygd i 1939. 70 ft. Wichmann 120 hk. Banklinebåt. Registrert A 18 A (Aker kommune i Akershus). Tilhøyrdte brørne Jørgen og Nils Arvesen, opphavleg frå Andørja, under krigen busette i Oslo-området. Skipper i erstatningsruta: Martin Langø. Rekviert av tyskarane oktober 1944.

### **MIL 33:**

**Gjorde 70 turar oktober 1941 – oktober 1944. Frakta til saman 1700 passasjerar. ----** Frakteskute, 40 tonn, bunkersbåt (frakta olje på fat), i teneste for Norsk Brændselolje AS (med foretaksnamnet MIL). Sertifisert for 10 passasjerar, mannskap på 6. Eigar Norsk Tankanlegg, Oslo. Skipper var Bernhard Johansen, Gibostad. Snudde ofte i Mehamn på ruteturane. (Seinare namn: *Sveøy* av Hadsel).



*Moder II. Foto frå Tore Topp*

### **MODER II:**

**Gjorde 31 turar november 1942 - mai 1944. Frakta til saman 1000 passasjerar. ----** Bygd i 1870. Opphavleg namn *Moder*, utan namnetal. Ei tid vart fartøyet brukt som flytande lager. Namn og andre kjenneteikn fjerna frå registra. Namnet *Moder* overtatt av eit anna fartøy. Då eigarane av det avregistrerte fartøyet etter ei ombygging ville ta det i bruk igjen med same namn, var namnet *Moder* opptatt. Det måtte føyast til eit romartal II: *Moder II*. I tida i erstatningsruta 124 brt, Wichmann 150 hk. Eigarar var Thomas og Ludolf Schjelderup, Skånland i Bodin. Administrert i erstatningsfarten av Vesteraalens Dampskibsselskab, Stokmarknes. Mannskap på 8. Skipper Olav Mikalsen. Maskinist Sigurd Melby. Sertifisert for 20 passasjerar. Kapra av sovjetiske torpedobåtar, sett i brann og senka ved Kiberg, på veg frå Vardø til Vadsø 7.5. 1944. (Somme publikasjonar seier 'ved Komagvær'). Alle om bord – 7 passasjerar og mannskap på 8 - overlevde og vart tatt med til Murmansk og internert. Fleire var skadde og vart tatt med til sjukehus i Poljarnyj, på vestsida av ytre del av Murmanskfjorden.

Ved senkinga av *Moder II* var Peder Holt (1899-1963) ein av passasjerane. Før krigen var han ordførar i Vardø og redaktør i den lokale arbeidarpartiavisa. Under krigen var han motstandsmann. Etter krigen var han statsråd i to bolkar: forsyningsminister 1945-48 og fiskeriminister 1951-55. Deretter fylkesmann i Finnmark. I desse posisjonane spelte han ei viktig rolle i gjenreisinga i Finnmark og Nord-Troms.



*Moder II, modell bygd av Tore Topp.*

I mai 1944 var Holt på reise med *Moder II* frå Vardø til Vadsø for å delta i eit hemmeleg møte i motstandsørsla. Blant møtedeltakarane var fylkeskontorsjef og seinare stortingsrepresentant Erling Norvik senior (1899-1964), far til den seinare Høgre-leiaren med same namn. Møtet var klarert av den norske London-regjeringa og gjaldt etablering av sivil administrasjon i Finnmark etter ein venta tysk kapitulasjon.

Andreas Thomassen, styrmann på *Moder II* om reisa med motortorpedobåtane til Russland og internering der: ‘--- Etter hvert bar det av gårde i en voldsom fart. De som var såret ble forbundet av sanitetssoldater og vi som var bare i undertøyet og barføttes, fikk litt tøy av de andre. Etter ca 45 minutter kom vi til Fiskerhalvøya i Russland. De som var såret ble hentet med hest og slede, mens vi andre måtte gå ca 50 minutter i snøslaps fram til en bunker hvor vi ble plassert i celler to og to. ---’. (Deretter vart dei plassert i ulike leirar). ‘--- Heldigvis ble Peder Holt og jeg satt i samme gruppe. Han hadde vært i Russland før og kunne gjøre seg litt forståelig på russisk. Vi kom i kontakt med personer som hadde noe innflytelse og fikk forklart dem at vi var nordmenn og ikke hadde noe med tyskerne å gjøre. Dermed slapp vi ut av cellene og fikk te, makarka, og paperussu. Det siste var tobakk og sigaretter som russerne bruker. Søndag kveld bar det samme veg tilbake om bord i en kanonbåt ut Murmanskfjorden til en flåtehavn som heter Alisandraski. Her ble vi flyttet videre til Poljarny, hvor vi ble værende samlet i et par



*Portrett av statsråd Peder Holt, tatt 1946. Arkiv: Finnmark fylkesbibliotek*

*måneder. Etter det ble vi skilt fra hverandre og først i februar 1945 ble jeg kjørt med bil til Kirkenes. -’. (Topp, udatert artikkel).*

Med unntak av styrmann Henry Dahl Meyer vart alle frå *Moder II* returnerte til Norge etter krigen. Peder Holt vart brakt tilbake til Vardø av eit sovjetisk fartøy i november 1944. Etter fullmakt frå London-regjeringa stilte han seg i brodden for eit administrasjonsråd. Rådet skulle gjenopprette ein sivil administrasjon i Finnmark så snart som mogleg etter at tyskarane hadde fullført evakuering og nedbrenning og trekt seg ut av området.

Under opphaldet i Murmansk-området skal Henry Dahl Meyer ha verva seg til teneste for Sovjetunionen. Meyer døydde truleg i januar 1945. Dødsårsak er usikker, men ein del ting tyder på at han hoppa ut frå sovjetisk fly over Ifjordfjellet i Finnmark for eventuelt å opptre som agent for Sovjetunionen. Meyer skal ha mist livet fordi fallskjermen ikkje opna seg. Meyer sin lagnad var lenge uvisst. Det gjekk fleire år etter krigen før reindriftssamar kom over restane av eit lik. Inskripsjonen på ein

giftinger sannsynleggjorde at det var leivningane etter Meyer som var funne.

#### **MORILD I:**

**Gjorde 45 turar desember 1941 - september 1943. Først og fremst godsroute, men skal likevel ha frakta til saman 200 passasjerar. --**  
-- Bygd 1904. 76 ft. 49 brt. Wichmann 150 hk. Tilhøyrde frå 1940 AS MK Nordlys III (Johs. H. Giæver jr). Fiskeriregistrering F 7 H. Mannskap på 5. Skipper og medeigar: Edenhart Larsson, Hammerfest. Brukt i evakueringa av Finnmark.

#### **MØLLERGUTTEN:**

**Gjorde 5 turar november 1943 – januar 1944. Mangla passasjersertifikat. ----** 107 brt. Tilhøyrde Johs. H. Giæver, Havnnes. Mannskap på 7. Skipper Hilmar Henriksen. (Tidlegare handelsreisandebåt, tilhøyrande I. C. Piene & Søn, mølle i Buvik, Trøndelag).

#### **NORDLYS III:**

**Gjorde 7 turar oktober 1943 – januar 1944. Mangla passasjersertifikat. Segla i Vesteraalens Dampskibsselskab si godsroute. -**  
--- 78 ft, 110 brt. T 68 S. Mannskap på 7. Skipper (ukjent fornamn) Nilsen. Eigar AS Johs. H. Giæver, Havnnes.

#### **TRYGG I:**

**1 tur april 1942.** 50 tonn. Tilhøyrde Feddersen og Nissen, Hammerfest. Mannskap på 5. Skipper Ivar Iversen. Postbåt. Etter kort tid rekvirert av okkupasjonsmakta.

#### **ULØY:**

**Gjorde 1 tur juni – juli 1944. Til saman 75 passasjerar. ----** Bygd i 1942. 131 brt. Union 200 hk. Tilhøyrde AS Nordlys III (Johs. H. Giæver), Havnnes i Skjervøy m. fl. T 53 S. Sertifisert for 25 passasjerar. Mannskap på 8. Skipper Mathias Nilsen. Skoten i brann av fire sovjetiske fly ved Hamningberg på veg frå Vardø til Syltefjord/Båtsfjord på si einaste segling 7.7.1944. Angrepet forvandla skuta til eit blodbad, med drepte og grovt lemlesta folk utan sjanse til å overleve. Resultat: 14 omkomne (12 passasjerar og 2 frå mannskapet).



*Uløy*

Det utbrende vraket av *Uløy* vart slept til Vardø og sokk like innanfor moloen. Motoren i vraket seinare heva og reparert. Seinare sett inn i frakteskuta *Glommen 4* då denne etter krigen vart ombygd til ishavsskute og kom i drift med namnet *Henningsvær*.

Omkomne passasjerar: Arthur Bredesen; Astrid Bredesen; Kari Grønseth; Emma Gustavsen; Jenny Hågensen; Ranveig Hågensen; Karl Johnsen; Arnhild Josefsen; Oddvar Josefsen; Halfdan Pedersen; Karl Ramstad; Einar Talberg. Omkomne frå mannskapet: Magne Nilsen (bestmann); Jakob Lokkertsen (maskinist). Lokkertsen døydd på den provisoriske sjukestova i Syltefjord eit par dagar etter angrepet. (I somme trykte framstillingar blir det ymta om eit par omkomne til - uidentifiserte. Passasjerliste og liknande gjekk tapt i angrepet).

Dei omkomne passasjerane på *Uløy* var reisande i sivil samanheng - i yrke eller fritid. To av dei omkomne skilde seg litt ut: Kari Grønseth og Emma Gustavsen. Begge var offiserar i Frelsesarmeen i Finnmark. Kari Grønseth var passasjer og fekk splintskader då *Polarfjell* i juni 1944 vart angripen av tre sovjetiske fly, der eitt av dei kom så nær at det knekte mastetoppen på skuta. I juli 1944 var Grønseth på veg med *Uløy* frå Vardø til eit rekreasjonsopphald i Syltefjord. Emma Gustavsen var med som reisefølgje. Begge miste livet i angrepet på *Uløy*.

### **WELCOME:**

**57 turar med last oktober 1941 – juni 1944. Mangla passasjersertifikat. Innleigd av VDS for varetransport. --- Bygd 1868. 65 ft. 65 brt. Finnøy 70 hk. Tilhørde P/R Wellcome (Brørne Rønquist, Hammerfest). Frakteskute. Mannskap på 6. Skipper Hardly Rønquist, Hammerfest. (Tidlegare fiskeriregistrering ST 10 SN).**

### **YNGVARD:**

**4 turar desember 1941 – februar 1942. (Passasjertal ukjent).**

### **ÅSE:**

**69 turar mai 1942 – oktober 1944. Mangla passasjersertifikat. Postbåt. --- 37 brt. Mannskap på 5. Skipper Wilhelm Pedersen. Reiar Nikolai Pedersen, Kvalfjord, Stjernøya.**

### **ISHAVSSKUTER:**

#### **ALTENFJORD:**

**Gjorde 3 turar oktober 1941 – desember 1941. (Passasjertal ukjent). --- Bygd i 1913, Bolsønes, 85 ft lengd og 112 brt. Dampmaskin Brunholmen MV 74 hk. (1949 Bolinder 220 hk). Eigar var Feddersen og Nissen, Hammerfest. Fiskeriregistrering F 4 H. Skipper Jens Olsen.**



*DK Altenfjord, felleskjøpkaia Tromsdalen 1949. Foto frå Halvar Nilsen*

**BLÅSEL: Gjorde 114 turar oktober 1941 – oktober 1944. Frakta til saman 3500 passasjerar. --- Bygd 1907 i Skånevik. (Ex. Barry). 79 ft. 70 brt. Bolinder 96 hk. Tilhørde**



*Blåsel. Foto frå Halvar Nilsen*

P/R Blåsel (Conrad Rye Holmboe (VDS' mann i Tromsø) m. fl.). Fiskerimerket T 37 T. Mannskap på 7. Skipper Lorentz Albertsen. Sertifisert for 10 passasjerar. Skuta snudde ofte i Mehamn. Pårend av tysk slepebåt MS *Danzig* ved kai på Tromsø hamn 02.03.1943.

#### **MAIBLOMSTEN:**

**Gjorde 49 turar Tromsø-Vardø (avbrot for verkstadopphald) oktober 1941 – oktober 1944. Frakta til saman 2000 passasjerar. --- Bygd 1911. 69 ft. 99 brt. Wichmann 170 hk. Eigar Thorvald Brox m. fl., Tromsdalen. Fiskeriregistrering T 2 TD. Skipperar: Ole Hansen og Henry Olsen (bestefar til seinare fiskeriminister Jan Henry T. Olsen). Var av dei første som vart engasjerte i erstatningsruta, hausten 1941. Mannskap 8 mann, sertifisert for 20 passasjerar. Etter krigen i teneste for sysselmannen på Svalbard.**



*Maiblomsten ca 1950. Foto frå Halvar Nilsen*

### ***POLARFJELL:***

**Gjorde 67 turar oktober 1941 – oktober 1944. Frakta til saman 3000 passasjerar. ----** Bygd 1924. 85 ft. 78 brt. Union 150 hk. Tilhøyrd F/R Polar (Astrup Holm m. fl.), Tromsø. Fiskeriregistrering T 56 T. Skipper Hans Sørensen. Sertifisert for 20 passasjerar. Mannskap på 8. Var av dei første som vart engasjerte i erstatningsruta for strekninga Tromsø-Vardø hausten 1941.

### ***QUEEN OF THE FLEET:***

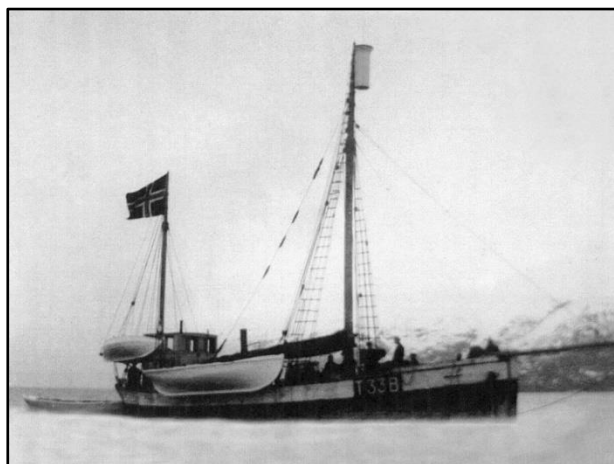
**Gjorde 20 turar november 1941 – juni 1942. Ikkje passasjersertifikat. I teneste for Vesteraalens Dampskibsselskab si godsroute. -** --- Bygd i Great Yarmouth, Storbritannia, 1872. 66 ft. 55 brt. Bolinder 86 hk. Mannskap på 5. Skipper og reiar Karl A. Pettersen, Hammerfest, i tida i erstatningsruta.

**RINGØY: Gjorde 14 turar 13. mars 1944 – 24. oktober 1944. Mangla passasjersertifikat. ----** (Ex ishavsskute *Wild Flower*, F 9 H. Feddersen & Nissen, Hammerfest). Bygd 1885. I 1944 eigd av Martin Gudmundsen, Tromsø. Mannskap på 7. Skipper Alfred Gudmundsen. 93 ft/127 brt. Frå mars 1944 i Vesteraalens Dampskibsselskab si godsroute Tromsø-Finnmark. Frå november 1944 i evakueringa Finnmark-Tromsø.

### ***SKANDFER:***

**Gjorde 188 turar på strekninga Tromsø – Hammerfest september 1941 – oktober 1944, tre turar i veka. Frakta til saman 7500 passasjerar. ----** Bygd av Nils Skandfer i Kulstadsjøen i Vefsn i 1912. Namn etter båtbyggjaren. 52 ft. 38 brt. Motor i tida i erstatningsruta Wichmann 100 hk. Tilhøyrd Oskar Holten og Helge og Øistein Jakobsen. I tida i erstatningsruta med fiskerimerket T 140 TD. Skipper Øistein Jakobsen. Mannskap på 4. Sertifisert for 15 passasjerar. Etter krigen i teneste ei tid som sysselmannsbåt på Svalbard.

Skipper Øistein Jakobsen (1907-1947) på *Skandfer* var frå Jakobsen-slekta i Tromsdalen, ein sentral familie innan ishavsdrifta. (I

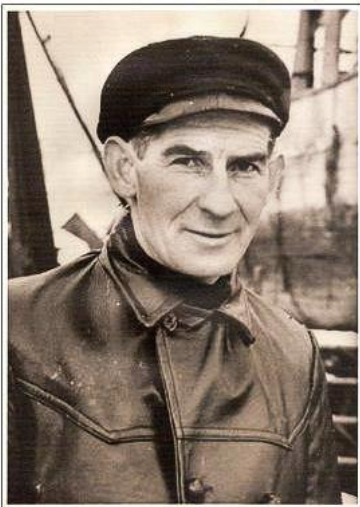


*Skandfer*

skriftlege framstillingar har førenamnet hans vore skrive på ulike måtar: Øistein, Øystein og Eystein). Han var hjelpsam og populær blant dei reisande. På skuta, som var sertifisert for 15 passasjerar, skal han ha hatt med rundt 60 passasjerar på somme turar. (I ein nødssituasjon skal skuta hatt 140 personar om bord).

Det dei fleste reisande ikkje visste, var at Øistein Jakobsen også var sentral i motstandsarbeid. Det fekk han betale dyrt for. I juni 1944 vart radiostasjonen 'Lyra' i Porsa avslørt. Då vart store deler av motstandsnettverket i området avslørt. Gestapo gjekk etter namnelister og tok folk. På si siste rutesegling visste Øistein Jakobsen at han ville bli tatt. Han vurderte å forlate ruta og kurse mot Shetland. Men slo det frå seg, for han visste at dei ikkje hadde nok drivstoff om bord. Han vart tatt og torturert til det helselause – utan å sprekke. Det har vorte sagt at det var berre den tyske kapitulasjonen i mai 1945 som berga han frå å bli avretta. Hilmar Henriksen, med røynsle frå erstatningsruta som førar av *Møllergutten*, overtok som skipper på *Skandfer* etter at Jakobsen vart arrestert. Ved stortingsvalet i 1945 vart Øistein Jakobsen varamann for Venstre i Troms for perioden 1945-49. Han døydd av kreft i 1947, midt i valperioden.

Øistein sin bror, Helge Jakobsen (1901-1996), var kontorsjef i AS Nordolje. I tillegg var han deltakar i både Brødrene Jakobsen og reiarlaget



#### Bevidnelse

Undertegnede, skipper Øistein Jakobsen, fører av m/k "Skandfer" kan herved attestere at min bror, Helge Jakobsen viderebesørget de militære etterretninger og post som jeg transporterte under krigen mellom Tromsø - Hammerfest og Alta. I forståelse har jeg transportert radiosennere, etterretningsfolk m.m. de år jeg seilte med Skandfer i erstatningsruten, intil jeg blev tatt og arrestert i Porsa-Hammerfestsaken 1944. Under sikkerhetspolitiets forhør av mig som bl.a. en gang varte i 18 sammenhengende timer og hvor jeg fikk mye juling bl.a. også med gummikøller, røbet jeg ikke etterretningsvesnets kanaler fra Tromsø og videre sydover. Dermed blev ikke øvrige personer i Tromsø og Finnsnes spart og folk som Lindberg her min bror og Gran Finnsnes spart for å komme i klemme.

Tromsø 23. september 1946.

*Øistein Jakobsen.*

*Skipper Øistein Jakobsen. Foto frå Øistein Jakobsen*

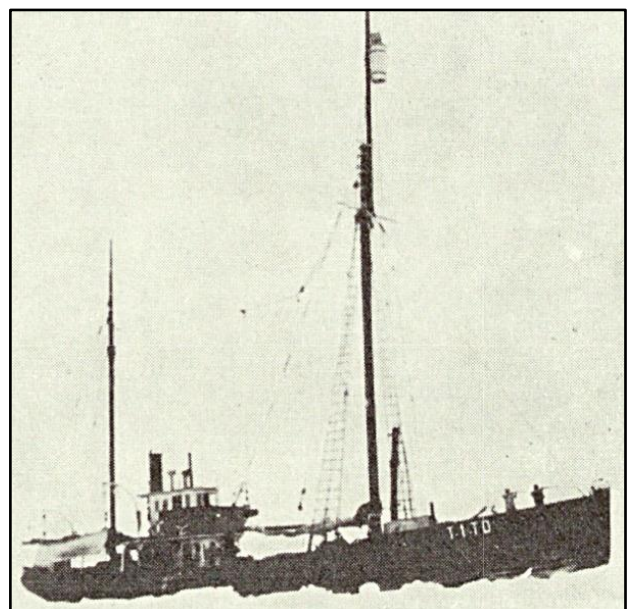
AS Nordfisk. Han var dessutan medeigar i erstatningsfartøyet *Skandfer*. I tida 1961-1973 representerte han Venstre i Troms på Stortinget. Frå sin plass i AS Nordolje under krigen hadde han god oversikt over tilgangen til olje – heilt avgjerande for drift av erstatningsruta. Dessutan var han, akkurat som broren Øistein, involvert i motstandsnettverket.

#### **VAALAND:**

**Gjorde 5 turar november 1941 – januar 1942. Frakta 200 passasjerar. ----** Bygd i Massachusetts, USA, 1902. 103 ft. 106 brt. Avance 130/200 hk. Tilhørde frå 1918 Thorvald Brox, Tromsdalen. T 1 TD. Skipper Hans Brox. Sertifisert for 20 passasjerar. Senka av sovjetisk ubåt 6 km aust for Kjølnes fyr 19.1.1942, på veg til Vardø. Karl Teodor Karlsen (rormann) omkom. 18 passasjerar og 7 frå mannskapet berga.

Ved forliset hadde *Vaaland* med seg ei kiste på 120 kg, med 3,7 millionar kroner. (Summen seiast å tilsvare om lag 100 millionar kroner i

2020). Kista var innelåst under dekk og gjekk tapt ved forliset. Pengane skulle til Norges Bank si avdeling i Vardø. Norges Bank inviterte Norsk Bjergingskompani til å levere tilbod på heving av skuta og pengekista. Selskapet takka nei. På 40 meters djup ville berging rett nok la seg gjere. Men bergingsselskapet fann



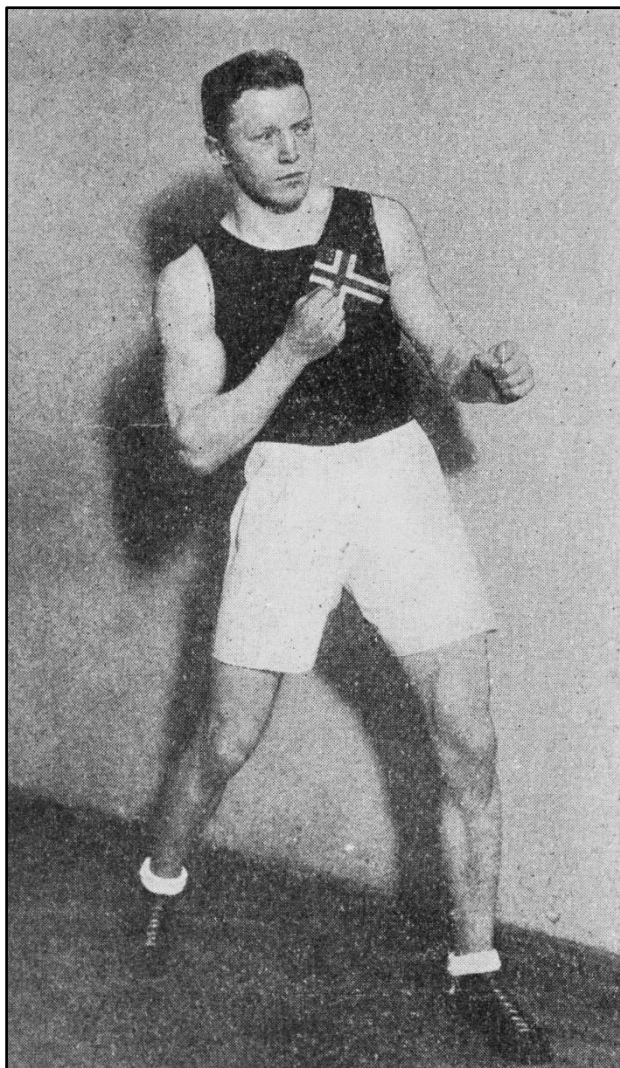
*Vaaland. Foto frå Nils Rune Torrison*

krigsrisikoen for høg. Mange tiår seinare, med tilgang til moderne teknologi, har vraket vorte

lokalisert og fotografert. Berre dei mest bestandige delane av skroget kunne gjenkjennast. Pengekista var ikkje å sjå, mest truleg nedaura i sand på havbotnen.

#### **VARDØ: SJUKEHUSET OG KIRURGEN:**

Sverre Sørsdal (1900-1996) frå Hamar var kirurgisk overlege ved sjukehuset i Vardø i tida 1940-52. I studietida var han boksar på internasjonalt nivå og henta seg medaljer i olympiske leikar. Ferdig med studia var han to sesongar lege på kvalfangst i Antarktis.



*Sverre Sørsdal (1900-1996). Foto frå Norsk Idretts Æresgalleri*

Under tenesta hans i Vardø vart byen bomba av sovjetiske stridskrefter. I mars 1942 vart sjukehuset råka av eit angrep der 18 pasientar omkom. Sjukehuset evakuerte deler av verksemda si til uskadde ledige lokale i byen.

Etterkvart vart situasjonen slik at mykje av den medisinske verksemda vart flytt til provisoriske lokale i eit ledig skuleinternat i Syltefjord. Fleire timars båtreise frå Vardø.

Etter frigjeringa seinhausten 1944 flytte sjukehuset verksemda tilbake til Vardø og heldt fram i provisoriske lokale, til nytt, tidsmessig sjukehus vart bygt i 1950-åra.

Overlege Sørsdal stod i teneste ved Vardø sjukehus gjennom alle krigsåra. Han var ikkje berre ein autoritet på sitt fagområde. I ei tid med krig og kaos vart han også ein sentral person på andre samfunnsfelt enn det medisinske. Då konstituerte administratorar av fleire slag, med fullmakter frå norske styresmakter i London, rykte inn i dei frigjorde områda, var overlegen i Vardø ein av dei som nykomarane gjerne tok kontakt med.

#### **FARTØY MED USIKKER DOKUMENTASJON:**

Som nemnt skal visse opplysningar gå ut på at nærare 50 fartøy skal ha vore inn om erstatningsseglingane. På nettet finst følgjande nettstad: 'Hurtigrutene info. Omfattende uoffisiell side om hurtigrutene'.

På den nettstaden finn ein alle erstatningsfartøya som er med i oversikten ovanfor. I tillegg finn ein følgjande fartøynamn, som i følgje nettstaden sjølv er 'uoffisielle' – og nokre merkte 'tilfeldig'. Nokre av desse kan ha vore meir tilfeldig innleigde fartøy:

*Brødrene Nygaard; Driveren; Drott; Einar II; Fiskerjenta; Flid III; Fremad; Gry III; Harbakk; Heet; Juno; Karoline; Meløy; Nordfisk; Svanhild; Vårsild.*

Desse fartøya er det ikkje lett å finne historikken til. Etter kjeldenemninga er deira deltaking i erstatningsseglingane uoffisiell. Fleire av desse fartøya har heller tradisjonelle fartøynamn som også kan ha vore brukte på heilt andre fartøy. Derfor er det sterke atterhald knytte til denne fartøylista.

### ***Driveren:***

Opplysningar tyder på at *Driveren* kan ha vore tidlegare namn på fartøyet *Angle I*, T 53 SA, i oversikten over dokumenterte deltakarbartøy i erstatningsseglingane.

### ***Drott (somme tider stava Drot):***

Fartøyet kan ha vore identisk med den seinare ishavsskuta *Is-Ola*. Skuta skal i krigstida ha hatt dampmaskin på 75 hk. *Drott* tilhørde Feddersen og Nissen i Hammerfest. Skuta var i Vestisen i orkanåret 1952 og kom forholdsvis velberga gjennom uveret.

### ***Einar II:***

Fartøyet skal ha ført passasjerar og post mellom Vardø og Vadsø. *Einar II* var truleg identisk med fartøyet med same namn som i fiskeridirektøren sitt register i 1966 vart oppgitt med fiskeriregistrering F12V, dimensjonane 40 ft. / 12 brt., byggjear 1934, ombyggingsår 1937.

### ***Brødrene Nygaard:***

Mykje tyder på at *Brødrene Nygaard* i denne lista kan ha vore identisk med segljekta *Brødrene Nygaard*, bygd 1914, heimhøyrande i Gildeskål. Fartøyet vart nedrigga til lekter og ombygd til motordrive fiske- og fraktestartøy i 1941/42. Fartøyet forliste i Steigen i 1957 (Pedersen 2019). Fartøyet kan ha vore med på erstatningsseglingar i tida etter 1942.

### ***Svanhild:***

Ein hypotese: Opp gjennom tidene kan det truleg ha vore fleire fartøy av ulike slag som har bore namnet *Svanhild*. *Svanhild* i fartøylista ovanfor kan vere identisk med galeas *Svanhild* som mange tiår seinare høyrde heime ved Kystmuseet i Florø. Fartøyet skal opphavleg ha vore ei jakt, med heimhamn i Kristiansund. Nedrigga til fraktestartøy skal *Svanhild* tidleg i september 1941 ha vorte leigd av den tyske Wehrmacht for eit fraktoppdrag med byggjetilfang og personell frå Narvik til Kirkenes og Petsamo (Petsjenga). Framhalds-krigen mellom Finland og Sovjetunionen var i gong frå midtsommar 1941. Finland omfatta på



*Svanhild. Foto frå nettstaden [www.svanhild.no](http://www.svanhild.no)*

den tid Petsamo-området, med kystlinje til Barentshavet.

Ved innløpet til Petsamo vart *Svanhild* skoten på frå batteri på Fiskerhalvøya på sovjetisk side. Fartøyet fekk ein del overvass-skade. *Svanhild* vart assistert tilbake til norskekysten av eit tysk marinefartøy. Overbygget var mykje skadd. Men skroget var tett, og maskin og ror fungerte. Skuta kom seg tilbake til Tromsø. Der vart det halde sjøforklaring – om lag på same tid som seglingane i hurtigruteerstatninga starta.

Ved samanlikning av historikk og tekniske opplysningar i sjøforklaringa - og tilsvarande opplysningar i medlemsmatrikkel frå Norske Forening for Fartøyvern, er det mykje som tyder på at det dreiar seg om ei og same *Svanhild*. Men vi har ikkje funne haldepunkt for at skuta deltok i erstatningsseglingane. *Svanhild* er nemnd med fartøyhistorikk i fleire samanhengar. Der er svært lite om fartøyhistoria mellom motorbyttet på 1930-talet og 1960-åra. Her må ein kunne reise spørsmål om *Svanhild* kan ha kome inn i oversikten over moglege erstatningsfartøy ved ei mistyding.

*Svanhild*, heimhøyrande ved Kystmuseet i Florø, fekk eit langt liv vidare. Mange tiår seinare vart fartøyet restaurert som galeas og brukt til blant anna ei jordomsegling.

— — —

I tal fyller dei nemnde fartøya i fartøylista ovanfor omtrent ut anslaget på totalt nærare 50 fartøy som deltok i erstatningsseglingane (Hurtigrutene info. Omfattende side om hurtigrutene).

Elles: Det er rimeleg å rekne med at ei rekkje sjarkar og mindre fiskebåtar utførte frakt- og skyssoppdrag over avgrensa strekningar, utan at dei var del av erstatningsseglingane. Til dømes tilbringarfart til og frå erstatningsfartøya, til og frå fjordarmar og utvær – der erstatningsfartøya vart ekspederte ved båtstopp, utan å gå til kai.

### **MANNSKAPA PÅ ERSTATNINGSFARTØYA:**

Det har ikkje vore lett å få oversikt over bemanning på erstatningsfartøya – opplysningar spriker. Det tilgjengelege materialet viser at fleire fartøy i ruta hadde mannskap på åtte mann. For desse fartøya er det naturleg å tenkje seg slik samansetjing: to navigatørar (skipper og styrmann/bestmann); to i maskinen (maskinist og maskinassistent); ein stuert og tre matrosar. Ein variant: ein styrmann meir og ein matros mindre. På dei minste fartøya greidde dei seg med skipper, bestmann, maskinist og dekksmann.

### **AVSLUTNING AV SEGLINGA I ERSTATNINGSRUTA:**

Ei avgjerande hending var tapet av *Uløy* i juli 1944. I oktober 1944 vart det heilt slutt på ordinær trafikk i erstatningsruta. Slutten på erstatningsseglingane var då *Skandfer* kom tilbake til Tromsø etter siste rutetur 29. oktober 1944.

På den tid var mykje av kysttrafikken stoppa, blant anna på grunn av mangel på drivstoff. På seinhausten det året gjennomførte tyskarane 'den brente jords taktikk' i Finnmark og Nord-Troms. Dei tvangsevakuerte folk og brende ned alt så langt dei rakk – før dei drog seg tilbake til ny forsvarslinje ved Lyngen. Sovjetiske styrkar rykte inn i Finnmark.

### **LITT STATISTIKK:**

Lengste utsegla distanse: *Skandfer* 45 120 kvartmil, omlag 7 500 passasjerar. *Polarfjell* 40 334 kvartmil, omlag 3 000 passasjerar. *Blåsel* 39 140 kvartmil, omlag 3 500 passasjerar. Totalt skal erstatningsruta ha frakta ca 25 000 passasjerar.

Tre fartøy gjekk tapt som følgje av direkte angrep, alle frå sovjetisk side: *Vaaland* i 1942; *Moder II* i 1944; *Uløy* i 1944. Alle tre fartøya gjekk tapt ved Varangerhalvøya, på den opne og utsette havstrekninga mellom Berlevåg og Vadsø.

Samla tal på dokumenterte omkomne i angrepa: 12 passasjerar, 3 frå mannskapa.

Eit visst atterhald med omsyn til talet på omkomne. Litteratur og oppslagsverk oppgir litt avvikande tal. Ettersom det var usikre tider, med mykje som gjekk føre seg i løynd, er truleg somme taloppgåver noko upålitelege. Ved forlisa – alle etter angrep frå ubåt, motortorpedobåt eller fly – gjekk passasjerlister tapt. Dette gjorde det vanskeleg i ettertid å etablere oversikt over omkomne.

### **ERSTATNINGSRUTEFARTØY OG DELTAKING I EVAKUERINGA:**

Seglingane i erstatningsruta stoppa i slutten av oktober 1944. Mykje av kysttrafikken, medrekna erstatningsseglingane, stoppa – på grunn av krigshandlingar og drivstoffmangel. Tyske og sovjetiske styrkar var i harde kampar på Kola-halvøya vest for Murmansk. Etter bitre kampar vart dei tyske styrkane drivne vestover – mot ei ny forsvarslinje ved Lyngen. Frå den sentrale krigsleiinga i Tyskland kom ordre om tilbaketrekkjing av tyske styrkar frå Finnmark og Nord-Troms. Alt som kunne kome dei framrykkjande sovjetiske styrkane til gode, skulle så langt råd var brennast og øydeleggast. Området skulle omgjerast til ein arktisk ørken. Folket i området skulle evakuerast med tvang sørover. Dei som kunne, søkte tilhald i gruvegangar, fjellholer, gammer osv. Men mange hadde ikkje anna val enn å la seg evakuere.

Organisering av evakueringa var kaotisk – med fleire meir eller mindre konkurrerende aktørar på tysk side: Den tyske Kriegsmarine; rikskommissariatets si avdeling for sjøtransport; Wehrmacht sine forsyningsoffiserar. I tillegg politiminister Jonas Lie, som Quisling og NS sin representant.

Så langt bilar av alle slag og drivstoff var tilgjengelege, vart mykje sendt landevegen, langs riksveg 50. Til riksvegen var så dårleg av slitasje at evakuering i større grad måtte flyttast til sjøverts transport. Alt som kunne oppdrivast av større skip – både sivile og marinefartøy, både tyske og norske - vart rekvirerte til evakuering. Like eins mindre fartøy av alle slag. På det meste skal 246 skøyter og 12 større frakteskuter ha vore engasjerte i evakuering frå Vest-Finnmark og Nord-Troms til Tromsø.

I denne situasjonen var fartøya i erstatningsruta ein ledig transportkapasitet. Frå og med november 1944 var ei rekkje fartøy frå erstatningsruta i bruk i evakueringa. Var det usikkert kva fartøy som kunne reknast med i erstatningsruteflåten, var det endå meir usikkert kva fartøy som i den kaotiske situasjonen var med i evakueringa. Vi har registrert desse fartøya, jf oversikten ovanfor: *Ethel May* (deltok i evakuering frå Hammerfest); *Hansnes*; *Havnnes*; *Morild I*; *Ringøy* (ex *Wild Flower* F 9 H); *Jana*. Det er også naturleg å ta med ishavsskuta *Bollaholm* (T 58 G), Gratangen. Det er ikkje kjent at *Bollaholm* segla i erstatningsruta. Derimot skal skuta ha deltatt i evakueringsseglingane.

#### **SIVIL ULYDNAD OG ERSTATNINGS-RUTA PÅ OVERTID:**

Etter den tyske nedbrenninga i Finnmark og Nord-Troms og den tyske kapitulasjonen i mai 1945 var den nordlegaste landsdelen i hovudsak ein ruin. Bustadhus, industrianlegg, kaier og hamneanlegg var borte, fyrlykter og seglingsmerker i stor grad det same. På både land og sjø fullt av miner.



*Wild Flower, seinare Ringøy.*

Då dei tyske styrkane forlet Finnmark seinhausten 1944, let dei somme stader fullt operativt skyts med skarp ammunisjon berre stå igjen. Lokale gutar, som ikkje var evakuerte, skal ha funne ut korleis skytset skulle brukast – og dreiv skyteøving med det etterlatne skytset. Andre stader gjorde tyskarane seg meir føre – før dei drog seg tilbake: dei arrangerte skarpe granatar og liknande i gjenståande bygningar på ein slik måte at sprengstoffet eksploderte når nokon tok i dørhandtaka. Ved det provisoriske sjukehuset i Syltefjord måtte overlege Sørsdal og hans pleiarar ta seg av folk som hadde fått skader frå etterlatne eksplosiv.

Styresmaktene rekna området som farefullt og ønskte ikkje at dei evakuerte skulle vende tilbake – før det var rydda og dei viktigaste samfunnsfunksjonane var gjenoppretta.

Dei evakuerte ville det annleis: dei vende i stor grad tilbake – i strid med styresmaktene sine ønskje. Dei tok tilhald i alt som kunne nyttast som provisoriske bustader. Det har vorte sagt at tilbakeflyttinga var eit eineståande tilfelle av sivil ulydnad mot styresmaktene sine ønskje. I den første tida etter kapitulasjonen vart erstatningsruta sett i gang igjen for å støtte dei evakuerte som var i ferd med å vende tilbake. Ut over hausten 1945 vart erstatningsrutebartøya gradvis erstatta av meir ordinære lokalrutebåtar frå Finnmark og Troms. Erstatningsfarten varte til våren 1946.



*Myregga.*

### **MIKAL NILSSEN OG MS MYREGGA:**

Ishavsskipper og -reiar Mikal Nilssen frå Gratangen var ein av dei som omkom i senkinga av DS *Irma* på Hustadvika i 1944. Han var som reiar involvert i ishavsskutene *Saltdalingen* og *Nyken*, som begge gjekk tapt i orkanen i Atlanterhavet på veg til Newfoundland i 1939. I 1944 var han på reise med *Irma* i samband med planlegging av ny ishavsskute.

Etter som Mikal omkom, vart det hans dødsbu som stod for bygging av ny skute. Denne skuta vart bygd vinteren 1944/45 og fekk namnet *Myregga* (T 6 G). Dødsbuet stod som eigar 1945-47. Då overtok Mikal sine slektningar som eigarar. *Myregga* vart leigd av Det Bergenske Dampskibsselskab til erstatningsfart i tilbakeflyttingsfasen 1946/47.

### **SEPTEMBER 1945. KAPITULASJON ETTER KAPITULASJONEN:**

Tyskland kapitulerte i mai 1945. Dei tyske styrkane i Norge vart avvæpna og sende heim. I stillehavsområdet tok krigen slutt første etter atombombesprengingane over Hiroshima og Nagasaki i august 1945.

I september 1944 etablerte den tyske vertenesta ein stasjon inst i Rjipfjorden på nordsida av Nordaustlandet på Svalbard. Stasjonen fekk namnet Wetterdienst Haudegen. I tillegg til hovudstasjonen vart det lagt ut fleire depot på avstand frå hovudstasjonen i Rjipfjorden, blant andre ved Duvefjorden og Wahlenbergfjorden.

I august 1945 var stasjonen framleis bemann og godt utstyrt. Erstatningsruteskuta *Blåsel*, skipper Lorentz Albertsen, fekk i oppdrag å gå til Rjipfjorden og avvikle verstasjonen. Då *Blåsel* kom fram, vart mannskapet møtt med stor gjestfridom. Stasjonen skal ha hatt rikeleg med proviant og drikkevarer. Det skal ha vore ei heller lystig avslutning av krigen i Norge. Men ikkje meir enn at dei sette opp eit kapitulasjonsdokument. Stasjonssjefen skreiv under dokumentet og leverte frå seg tenestepistolen 4. september 1945. (Hansen 1998).

Dette var nesten fire månader etter at Tyskland hadde kapitulert. Japan kapitulerte ved midten av august 1945. Den formelle japanske overgjevinga vart underskriven om bord i slagskipet USS *Missouri* i Tokyo-bukta 2. september 1945. Denne datoen blir vanlegvis rekna som sluttdato for andre verdskrig. Den tyske kapitulasjonen i Rjipfjorden på Nordaustlandet kom altså to dagar etter den formelle japanske overgjevinga på stillehavsfronten. (Dersom ein strekkjer opplysningar langt nok, kan ein – kanskje – seie at det var *Blåsel* og Lorentz Albertsen som avslutta andre verdskrig).

Turen tilbake til Norge gjekk aust om Nordaustlandet og gjennom Freemansundet og Storfjorden. På veg sørover møtte skuta storm. Tyskarane skal ha vore sjøsjuke, men måtte likevel gjere teneste ved lensepumpa.

### **NOKRE SKUTELAGNADER:**

*Vaaland*, *Moder II* og *Uløy* gjekk tapt under erstatningssegling i angrep frå sovjetisk side. *Polarfjell* forliste under selfangst i Vestisen 1950. *Ringøy* forliste i fraktfart på Hustadvika 1964. *Blåsel* vart kondemnert 1961. *Queen of the Fleet* forliste ved grunnstøytning i Vargsundet på 1970-talet. *Drott / Is-Ola* forliste i 1977 ved Kapp Lee på Svalbard etter brann i maskinrommet.

Etter krigen var *Skandfer* og *Maiblomsten* ei tid i bruk som tenestefartøy for sysselmannen på



*Is-Ola 1972. Foto frå Bjarne Harald Brobakk*

Svalbard. Dette var i Håkon Balstad si tid som sysselmann. Kona til Håkon Balstad var motstandsaktivist og seinare forfattar Liv Balstad – forfattar av boka *Nord for det øde hav*. Frå denne tida seiast det at Liv Balstad ikkje var særleg glad i erstatningsfartøya. Etter sysselmannen sine tenestereiser med fartøya bar kleda hans sterkt preg av diesel og pumpelukt. *Maiblomsten* hamna i fjøra i Soltindvik i Troms, brukt som lekter/lagerplass. Fartøyet gjekk med tida i oppløysing. *Skandfer* fekk seinare tilhald i Maursund i Skjervøy, som fiskebåt og frakteskute. Skuta vart kondemnert og søkkt i nærområdet tidleg på 1960-talet. Etterkomarar etter siste eigar seiast å ha skipsrattet frå *Skandfer* som dekorasjon i stova. Postmuseet på Lillehammer har ein modell av *Skandfer* – med det spesielle dekkshuset for erstatningsseglingane – i utstillinga.

*Bollaholm* og *Myregga* var med i segling høvesvis i evakueringa og tilbakeflyttinga. *Bollaholm* forliste som *Noris* i Austisen i 1960. *Myregga* vart kondemnert i 1982.

#### **FORNYING AV HURTIGRUTEFLÅTEN:**

Etter 1945 var hurtigruteselskapa i gang med å fornye flåten. Første trinn i fornyinga var dei fire nokså like såkalla Italia-båtane . (Også kalla ‘klippfiskbåtane’. Dei vart visstnok delvis betalte med klippfisk). Alle fire vart bygde i Ancona ved den italienske adriaterhavskysten:

*Vesterålen*, *Erling Jarl*, *Midnatsol* og *Sanct Svithun*. Nesten like var dei ca 270 fot lengd, ca 2100 brt, framdrift med Fiat dieselmotorar på 2500 hk, toppfart 17 knop, passasjertal 575 (liten kystfart) og 850 (innanskjersfart). Skipa vart fordelte på Vesteraalens, Nordenfjeldske, Bergenske og Stavangerske dampskipsselskap – visstnok etter loddtrekning. Alle dei fire skipa kom i drift i 1949 og 1950. Dette var på alle måtar ei stor forbetring i høve til dei veltente, men nedslitne fartøya i erstatningsruta. Tre av dei nye heldt det gåande til tidleg på 1980-talet.

To av desse skipa kom ut for tragiske hendingar. Ved kai i Bodø i 1958 vart *Erling Jarl* råka av brann, der 14 personar omkom. *Sanct Svithun* fekk ein tragisk lagnad ved at skipet totalforliste på Folda i 1962. 41 personar omkom. Skipet var då langt ute av planlagd og oppgjeven kurs, noko som gjorde søk og berging ekstra vanskeleg.



*Erling Jarl. Foto: Lyder Kvantoland, Wikipedia*

#### **KALD KRIG:**

*Blåsel* var ikkje heilt fri frå oppgåver i samband med krig og konflikt. På 1950-talet var det kald krig. Under krigen hadde ishavsskuta *Godønes* vore i tysk teneste som vaktfartøy ved *Tirpitz* under krigsskipet sitt opphald i Kåfjord ved Alta. I 1955 var den same *Godønes* på oppdrag i Svalbard-området for amerikansk etterretning, med lytteutstyr retta mot aktivitet i det arktiske Sovjetunionen. *Godønes* hadde med amerikanske fagfolk på ulike felt – blant andre geologar som undersøkte grunnen på både

Bjørnøya og Svalbard, med tanke på bygging av flyplassar for tunge bombefly. Geologane feste seg ved Kvadehuken ved Ny-Ålesund. Der meinte dei det var grunnforhold for ei rullebane på 3000 meter. (Eventuell bygging av ein slik flyplass ville truleg stride mot Svalbard-traktaten frå 1920).

*Godønes* var inne på sovjetisk område, både ved kysten av Novaja Semlja og nord for Frans Josef Land. I Hinlopen fekk *Godønes* skadd propellen. *Blåsel* var i same farvatna på fangst. *Blåsel* vart tilkalla og slepte *Godønes* heim, eit slep som tok ti dagar.



*Godønes i Austisen. Foto frå Sigmund Johansen*

Ved heimkoma vart alle – både amerikanarane og det norske mannskapet på *Godønes* - pålagt full teieplikt om kva skuta hadde vore med på. Tilbake i Tromsø skal sensitive opplysningar likevel ha kome på avvegar. Dette kom eigaren av *Blåsel* for øyre. Han kravde straks 10 000 kroner ekstra i bergingsløn.

### LANDSSVIKOPPGJER?

Etter krigen melde det seg spørsmål om eigarane av erstatningsfartøya burde vurderast etter landssviklovene, etter som fartøya hadde frakta varer som også kom okkupasjonsmakta til gode. Høgsterett fann inga meining i å straffe dei som hadde sett liv, helse og materielle verdiar på spel for å halde den nordlegaste landsdelen og verksemd der levande i krigstida.

### REFERANSAR:

Informantar: Alester Hansen; Per Inge Høiberg; Tore W. Topp.

Artikkel: Topp, T. W. 'Skonnert *MODER* historien'. Artikkel, udatert manuskript.

Museum: Norges Postmuseum, Lillehammer.

### Litteratur:

Bakka, D. jr. 2011. *Livslinje og eventyrreise. Historien om Hurtigruten*. Bergen. Bodoni Forlag.

Den norske stat. 1949-1951. *Våre falne 1939-1945. Tredje bok*.

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

Grytås, G. 2020. *Dødsleia og livsnerven. Krigsforlis på norskekysten 1940-1945*. Oslo. Det Norske Samlaget.

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

Hansen, O. M. H. 1998. *Ishavsskutenes historie II*. Tromsø. Eige forlag.

Hirsti, R. 1983. *Tirpitz*. Oslo. Gyldendal Norsk Forlag.

Isaksen, K. og Pedersen, P. 2012. *Erstatningshurtigruta. Et folk i krig*. Tromsø. Postens Pensjonistforbund, Tromsø avdeling.

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

Jacobsen, A. R. 2009. *U2-affæren. Et drama fra den kalde krigen*. Oslo. H. Aschehoug & Co.

Larssen, E. B. 1946. *Rutefart og krig i Nord-Norge*. Trondheim. F. Bruns bokhandels forlag.

Nordanger, T. 1975. *Lang kyst. En fortelling om fartøyer og folk på norskekysten under krigen*. Bergen. Nordanger Forlag.

Nordanger, T. 1980. *Dramaet i Nord-Atlanteren. En fortelling om åtte små skute fra Norge*. Bergen. Nordanger Forlag.

Norsk Forening for Fartøyvern (Kåre Nordgård). *Medlemsmatrikkel 2010*.

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

Pedersen, B. T. 2019. *Jekta. Eventyrets farkost*. Trondheim. Museumsforlaget.

### Nettet:

Hurtigrutene info. Omfattende uoffisiell side om hurtigrutene.

‘Ishavskutterne erstatter Hurtigruta på Finmarken under krigen’. *Magasinet for Alle*. Nr. 46/1962.

Ishavsmuseet Aarvak. Skutekatalog.

Krigsseilerregisteret.

Norsk Biografisk Leksikon.

‘Tysk okkupasjon og russiske fly - overlege Sverre Sørsdals brev fra Vardø 1942 og 1945’ (Til mor si i Hamar). Tidsskriftet Michael. Utg. Det norske medicinske Selskab, nr 1/2024.

Sjøhistorie: MS *Svanhilds* historikk.

Sjøhistorie. Sjøforklaring: Rettsbok Tromsø byrett 02.10.1941. (MS *Svanhild*).

Sjøhistorie. Sjøforklaring: Rettsbok Tromsø byrett 03.03.1943. (MS *Blåsel*).

Galeasen *Svanhild*. (Nettside).

[www.warsailors.com/homefleet/shipsm.html](http://www.warsailors.com/homefleet/shipsm.html)

Wikipedia.

### TV:

NRK: ‘Hva skjedde med Torstein Raaby?’. Dokumentarprogram frå 2020 ved Stian Indrevoll.

NRK: ‘Kald verdenskrig’. Dokumentarserie frå 2021, i seks episodar om verdskrigen i nord.

### YOUTUBE:

‘Jakten på Tirpitz’. Dokumentarprogram om motstandsaktivitet i Alta-området. Ved Reidar Hirsti.

# AASEN



## BIL-DEMONTERING AS

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

📞 700 37 900

[www.aasenbil.com](http://www.aasenbil.com)

# Gammel ishavsslekt i Balsfjord.

Av Bjarne Harald Brøbak

Helge Alfredsen er født på Slettvoll indre, Svartnes i 1931. Faren var Hilmar Alfredsen og bestefaren var Johan Karl Eddisen, som var født på Tomasjord ved Laksvatn. Han var en kjent ishavsskytter. Oldefaren var Eddis Hansen, Sagelvvatn, han var bror til Elias i Sørkjosen, som ble kaldt «Troll-Elias». Han var også stor og sterk, men hadde den egenskapen at han aldri slo noen, han kasta motstanderne fra seg. Oldefaren Eddis var den som banka opp Nils Susamel. Oldefaren på morssida var ishavsskipper Nils Johannessen, født 1938 på Nøstnes, Laksvatn, hans far var Johannes Mosesen, Laksvatn.

Nils begynte tidlig å reise på havet, også ishavet, og han ble tidlig skipper. Han var den nok den første ishavsskipper fra Balsfjord, også en av de første i Troms-regionen. Fra Hammerfest kom de tidlig i gang med ishavsfangst i Spitsbergens farvann og selfangst i Østisen. Nils hadde Hammerfestskuta «Peteta» i mange år og gjorde gode turer. Han hadde også andre Hammerfestskuter tilhørende Feddersen & Nissen, senere også Nissen skuter.

Nils kjøpte den øverste eiendommen i Lakselvdalen, Hokstad, og han tok det som etternavn. Nils Johannessen Hokstad er bestefar til to kjente ishavsskipper, Julius Severinsen og Olaf Hokstad. Slekta har også en forgrening til den store slekta av ishavsfolk og ishavsskipper fra Skavskog i Ramfjord.

Jeg besøkte Helge på Kaldsletta i Tromsdalen pinsehelgen 2025. Han fortalte om en god og trygg oppvekst på gården Slettvoll, og om deltakelse i gårdsarbeidet sammen med faren fra først i tenårene. Gården hadde besetning av ku, sau og hest. Også fiske på fjorden var veldig interessant. Han likte seg på havet. Den yngste av brødrene døde i 1942, bare to år gammel. Han het Jan-Håkon. Det var svært trist.



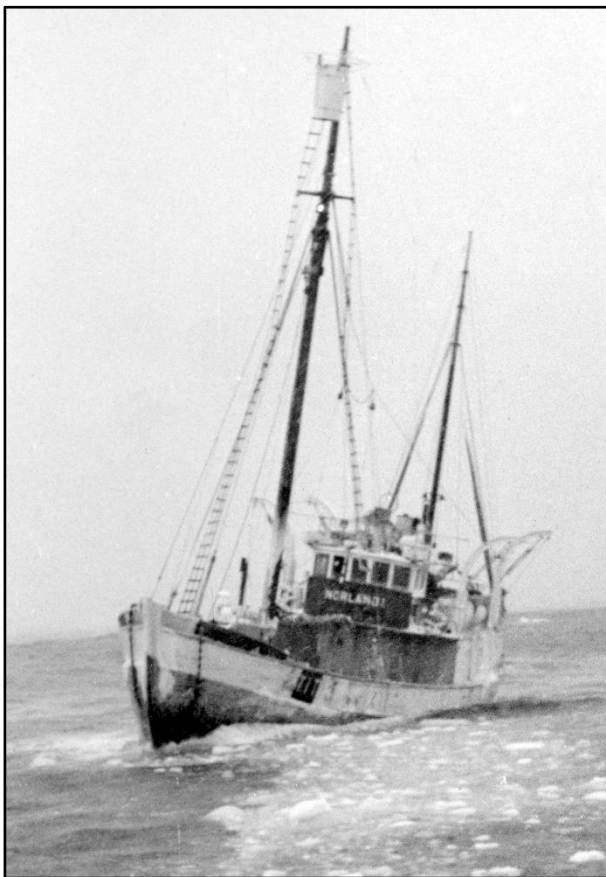
*Hanseat. Foto frå Tøssebro*

Helge ble konfirmert i Balsfjord kirke forsommeren 1946. Samme året omkom hans eldste bror, Odd, 18 år gammel, da fiskebåten «Pento» fra Hansnes gikk på en mine og alle 9 om bord omkom.

På sommeren etter konfirmasjonen fikk han hyrt seg med M/S «Hanseat» på tur til Nordisen, Spitsbergen. Skipper var Ernst Eriksen fra Ramfjord. Helge hadde hørt av sine forfedre om fangsten der nord i ishavet, på Spitsbergens østside og videre nordover, der hans forfedre hadde fangstet siden langt tilbake i tid.

Etter at de forlot Tromsø og kom ut i åpen sjø, begynte skuta å slingre, og han kjente at det var ikke det samme som å være med faren i robåt på Balsfjorden. Men det gikk fort over. Det var fint vær på hele turen, som varte i 2-3 måneder. Fangstresultatet var ca. 600 storkobber, noe ringsel, hvalross, 4 isbjørn, og 4 levende bjørnunger. De gikk i land på Edgeøya og skjøt noen reinsdyr til kostholdet ombord. Det var ikke lovlig, men..... Det var en tur med mange fine opplevelser for en ungdom midt i tenårene. Han fikk en tur til med «Hanseat» året etter til Spitsbergen, med samme skipper. Det ble også en god tur, med godt fangstresultat.

«Norland 1», kom nypusset fra verkstedet, det var en fin skute og han fikk hyrt seg med den på turen nordover i 1947. Skipperen var fra Vestlandet, han var ikke ishavsskipper, men var med på grunn av forskning. Ole Hamar het han. Det var forskningstur på hvalrossbestanden på



*Norland 1, her i 1960. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.*

østsida av Spitsbergen og nord til Kvitøya. Det var en høsttur som varte ca. 2 måneder.

Til Vesterisen 1948 fikk han også hyrt seg med «Norland 1». De kom tidlig i fangst, og etter knapt 4 døgn nesten uten søvn var de fullfangstet, 3800 kvitunger, men prisene var lave, så det ble en dårlig lott. Andre turen samme år var med samme skute til Danskestredet på klappmusfangst. Turen varte juni og juli. Det var mye rå damp og havtåke, men også noen gode dager med sol. Det var fint å komme hjem til grønne enger og sommer fra råkalde dager. Det var en middels tur fangstmessig.

Helge var nå kjent som en god fangstmann og kunne nesten velge seg skute. Han fikk hyrt seg med M/S «Herøyfjord» på Newfoundlandstur i 1949. Skipper var Guttorm Jakobsen, Tromsdalen. De var totalt 41 mann om bord. Det ble en hard tur vestover, hele 18 døgn. Det vekslet mellom kuling, storm og orkan, så de

gikk mye med redusert fart, også bakking. Før de nådde isen ble det nordvestkuling, kuldegrader med nedising. Overfarten ble dobbelt så lang som en vanlig overseiling. Selbestanden var god da det hadde vært lite fangsting under krigsårene. De kom tidlig inn i selkastet og fangstet godt, og to uker ut i april hadde de 20000 kvitunger.

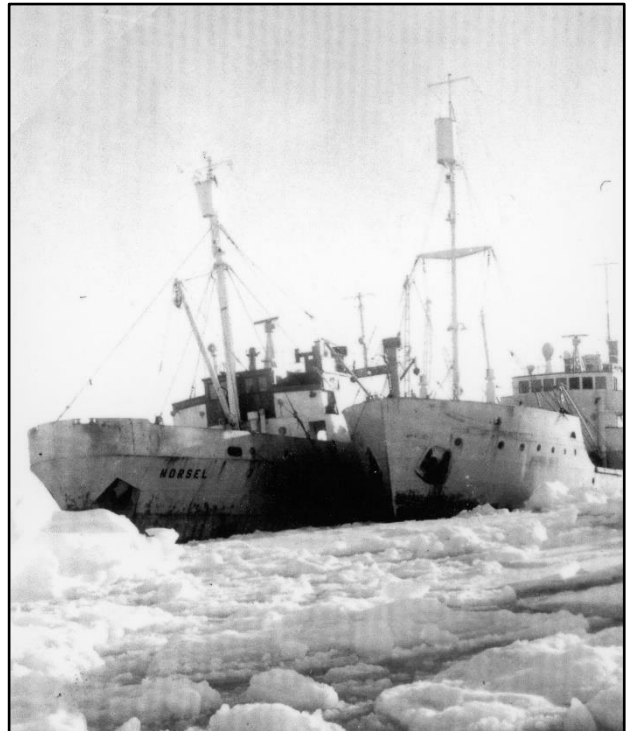
Helge hadde fylt 18 år under hardeste fangsten. De forlot isen og begynte på overseilinga østover, men det kom spørsmål om å ta med mannskapet fra M/S «Polarbjørn» av Ålesund, totalt 25 mann. Skuta var kommet i brann og hadde forlist. De returnerte og tok med mannskapet, de var da 66 mann om bord totalt, så de sov på skift. På hjemturen fikk de også mye uvær, lasta forskjøv seg da de var sør av Kapp Farvel og skuta fikk slagside.

Men de klarte å rette opp skuta etter å ha dumpet en del av fangsten, og fortsatte seilasen. Da de kom på kysten av Møre var slagsida kraftig, det ble sendt nødsignal til Rogaland radio, posisjonen var 60 mil av Rundø. Helge tenkte da: «Skal ikke jeg bli mer enn 18 år, jeg heller, som min bror?» Men resten av mannskapet var rolige, så da holdt han også roen. Det gikk nesten 1 døgn før vesterisskutene M/S «Flemsøy» og M/S «Brandal» nådde posisjonen. Helge var lettet da han kom seg i fangstbåten og over til «Flemsøy». Slepebåtene M/S «Cetus» og M/S «Draugen» kom også til. Etter 8-10 timer var alle reddet, og M/S «Herøyfjord» sank ca. 2 timer etter at alle var gått fra bordet.

Det var mye folk i havna i Ålesund da de 66 skipsbrudne ankom, rene 17.mai-stemminga. Det kom noen fine ungjenter og tok gutta med til de anviste klesbutikkene så de skulle få dresse seg opp. Så gikk hjemturen med hurtigruta til Tromsø. Helge var yngste mann om bord. Det hadde vært en tur i bare dårlig vær, storm til orkan, egentlig en uforglemmelig tur. Noen av gutta om bord sa de ikke skulle reise på havet igjen, men ikke alle holdt det løftet.



*Guttorm Jakobsen, her i 1953. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.*



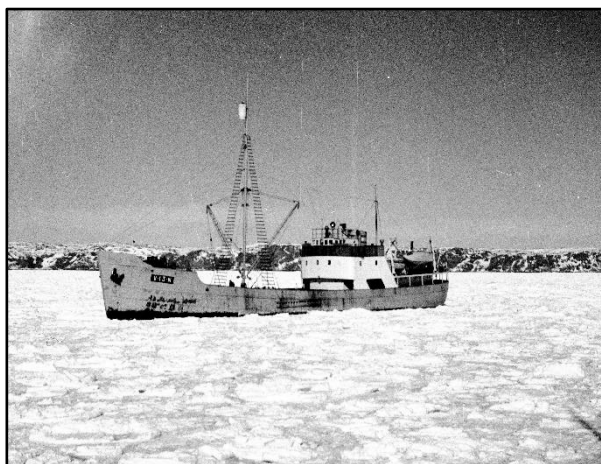
*Norsel og Norbjørn på Newfoundland. Foto frå Noralf Alfredsen*

M/S «Herøyfjord» hadde vist seg å være en godt egnet skute og tok seg lett fram i den vinterfrosne Newfoundlandsisen. Så da «Norsel» med samme skrog og maskineri kom for salg, kjøpte brødrene Jakobsen den skuta. Helge ble ikke skremt av denne turen og hyrte seg med Brødrene Jacobsens rederi i Tromsøysund med nyinnkjøpte M/S «Norsel» med samme skipper, Guttorm. Skuta hadde chart til Antarktis på ekspedisjon, og etter det oppdraget gikk de nordover til Las Palmas, bunkret og provianterte og gikk så vestover til Newfoundland. Dette var i 1949-50. Turen til Antarktis forløp greit uten noe uhell, men de kom for sent til ungdyrfangsten, og de fikk en fangst på 16000 gammalsel.

Året etter, 1950-51, ble det ny tur med M/S «Norsel» til Antarktis med påfølgende selfangsttur til Newfoundland. Det ble 20000 kvitunger. De fangstet i Belle Island stredet. Der skadet og mistet de et blad på propellen, men etter at de kom ut av isen og øst for Gråøyene tok de 4000 gammalsel. Turen østover gikk i rolig vær med redusert fart. Det ble en meget god tur, 17000 kr i lott med hyra. Da de var i

Antarktis, hjalp Helge med å arbeide på land på Maudheim. Han ble ansett som en god mekaniker og altnuligmann, så de ville ha han igjen der på overvintring, menn han ble med «Norsel» nordover.

M/S «Norbjørn» ble kjøpt inn til Tromsø i 1952 og etter en ombygging ble skuta rustet for Newfoundlandstur. Helge fikk da hyrt seg på turen. Olaf Johannessen fra Straumbukta var skipper. Det var et uår ismessig, noe pakkis i nyisen, selkastet var mellom Belle Island og Gråøyene og isen og kastet drev sørover og inn mellom de to største av Gråøyene. Isen presset skuta mot den største øya og en del av mannskapet ble igjen på isen. Det var dårlig sikt, men etter mørkets frembrudd så de lysene fra skuta og de begynte å gå mot skuta. Det ble en tung marsj gjennom mange skrugarder, men alle kom seg med i følget og var fremme ved skuta kl. 01.30 på natta. Skuta kom ut av isen på morgningen og gikk på sørsiden av Gråøyene der isen med selkastet kom, og de begynte å fangste igjen. De fikk 16000 dyr. Det var dårlige priser og det ble en lott på 4700 kr.



*Tottan, her ved Newfoundland 1951. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.*



*Fortuna, Vesterisen 1960. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.*

Militærtjenesten avtjente Helge i marinen 1953-54.

1955 hyrte han seg med M/S «Tottan» til Newfoundland. Leif Jakobsen, Balsnes, var skipper. De fikk god fangst, 19000 dyr, men prisene var lave det året også og det ble en dårlig lott.

Helge var med på storturen som M/S «Norbjørn» gjorde i 1956 med skipper Olaf Johannesen. Fangsten var på vel 31000 dyr. Mannskapet var mest balsfjordinger og malangsværing. Lotten ble 14000 kr. Dette viser at antall dyr og priser i forhold til lott henger sammen spesielt på skutene fra newfoundlandsfeltet der hovedfangsten er kvitunger og voksen grønlandssel.

Helge hadde likt seg om bord i Brødrene Jakobsens skuter på newfoundlandsturene, men han ville ha kortere turer, og da ble det Vesterisen. 1957-58 var to gode og snare turer med M/S «Fortuna» med Charles Robertsen som skipper.

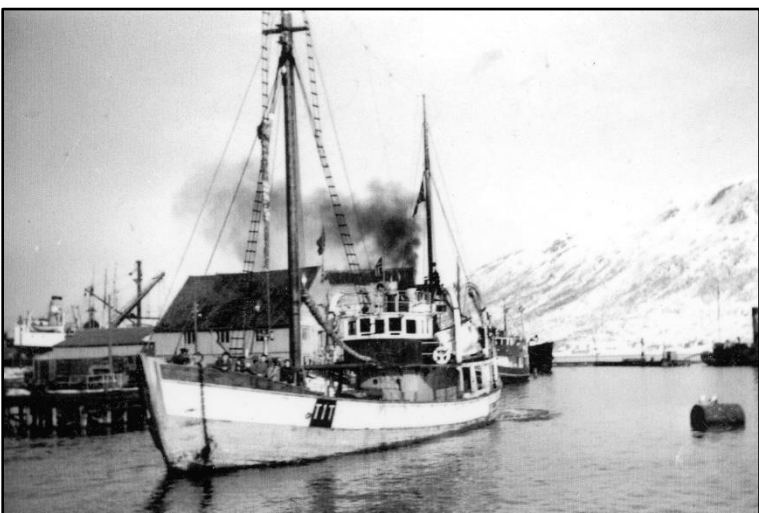
Hans foreløpige siste tur var med M/S «Selfisk» til Vesterisen, skipper og reder var Kåre Pedersen, Tromsø. Skuta var bygd på Gravdal skipsbyggeri sunde i Sunnhordland og hadde gjort sin første tur i 1949. Kåre, som var gammel ishavsmann, hadde hatt sine anbefalinger i

konstruksjon av skroget som var bygd av eik og greenhart.

Helge forteller: «Turen startet noe merkelig. Etter avgang Tromsø på kvelden da de var ute i åpen sjø, skulle en av mannskapet fire flagget, men han fikk det bare ned på halv stang. Det så ekkelt ut, overtroisk eller ikke kan man bli av mindre. Sånn ble flagget hengende på turen, og ingen tenkte mer på flagget. Vi ankom isen midt i mars. Det var kaldt, men vindstille. vi gikk noen dager i stor is med lite fangst, men dagene gikk på samme vis, også uker. En uke ut i april ble det bevegelse i isen og kraftig skruing, skuta klarte ikke trykket fra ismassene og hele babord side ble trykket inn.

Skipperen sendte ut nødmelding, det var godt vær, så det var ingen dramatik. Vi så ikke andre skuter, men vi visste posisjonen da vi hadde peila retningen og distansen til de andre skutene. Skuta ble forlatt, vi tok med oss storseilet, gevær og ammunisjon, nød-proviant, vann, øks og noen plankebiter.

Helge fikk med seg stryrhusklokka, den leverte han senere til fru Margit Graut. Vi kokte kaffe på bål og pratet mens vi drakk kaffe, helt til isen slapp taket i skuta. Isen hadde holdt skuta oppe fra kl. 17.00 til 21.00. Da slakket isen opp og sjøen fylte opp rommet og forpiken. Det siste synet var tynna, akterpiken og flaggstanga med flagget på halv stang som forsvant i dypet.



*Norland 1, Foto frå Noralf Alfredsén*

Helge, som var maskinist, sto sammen med skipperen Kåre og så skuta gå ned. «Overtro» sa skipperen, «det var vel sånn ho ville ha det». Det ble helt stille, ingen sa et ord, vi så bare endeløse isvidder. Vi følte oss veldig små. Det ble mørkt, og vi så lysene fra ei skute. Vi begynte å vandre mot skuta. Det var god is, lite snø og lett å gå, og etter 7 timer var vi om bord i «Norland 1», ei skute jeg var godt kjent om bord i fra turene jeg hadde hatt der om bord. Etter noen dager hentet hjelpefartøyet M/S «Salvator» oss og førte oss til Akureyri på Island. Derfra tok vi fly til Oslo og senere videre til Tromsø. Spørsmålet var: «Skal man slutte etter to forlis?»

Helge begynte etter dette som bussjåfør hos Jon Rikardsen i Ramfjord bussruter, der var han i ca. 5 år.

I 1963 steg prisene på selprodukter mye og de var ventet å holde seg over en periode. Da våknet minnene om de gode dager på Newfoundlandssisen og en skikkelig lott. Hans yngre bror Noralf hadde hyrt seg med M/S «Norsel», og da tok også han kontakt med Guttorm på M/S «Norsel». Skuta skulle ha helikopter som hjelp under fangsten. Han ble ført opp på mannskapslista da han satte seg i messa med en kopp kaffe sammen med Guttorm og pratet om tidligere turer og selvsagt om turen med helikopter som hjelpemiddel og

forventninger om god tur og at prisene skulle holde et høyt nivå.

Turen ble meget god. Fangsten startet 5. mars i St. Lavrensegulven der de tok 5000 kvitunger på 4 døgn. Om morgenen 10. mars da fangsten startet, lå M/S «Norsel» i selkastet på østsida av Newfoundland (Fronten). Denne turen ble bra, 22000 dyr og en lott på vel 20000 kr, som sammenlignet med konsumprisindeksen i land var nesten like bra som lotten i 1951. Det ble etter dette året ikke tillatt med helikopter som hjelpemiddel fra fangstfartøy.

Newfoundland var det feltet Helge likte best. Han var alltid mønstra i maskinen på ishavsturene. Helge hadde ikke maskinistutdannelse, men seilte som motormann. Han reiste noen turer som maskinist selv uten papirer. Han sa det ikke ofte, men han kunne i enkelte sammenhenger si at «vi som ikke hadde papirer kunne ikke gjøre feil.» De selvlærte maskinistene var de beste.

Helge har vært noen vintre før selfangstsesongen på storsildfiske på Mørkekysten med newfoundlandsskutene.

Etter dette var Helge ferdig med havet, og han fikk tilbake jobben som bussjåfør hos Ramfjord Bussruter.

Helge hadde også noen gode historier fra gamle dager der det var konkurranse mellom brødrene Helge og Noralf om hvem som var snarest i arbeidet på isen. Gutta holdt på sine kandidater, men resultatet ble uavgjort. Når selen hadde kastet spredt, ble det mye skinndragning og fire feitunger var ei god dråga, men Edmund Hemmingsen, Kantornes, (Stor-Edmund) kom med 4 feitunger og en gammalhund i tillegg på kroken. Når isen slakket opp og forandret forholdene og ble vanskelig å forsere, ble det mye bading. En gang kom bare stor-Edmund og en sprek ungdom tørr om bord. Edmund var kjent for aldri å trå feil på isen.



*Norsel med helikopter på akterdekk 1964. Foto fra Jan Henning Vekve*

Da M/S «Norsel» hadde helikopter fløy de innover isen og lokaliserte posisjon og kastets tetthet, fraktet fram folk og tok skinn tilbake, flytta også folkene etter behov. De tok to mann pr tur. En gang hoppet det inn en mann og stor-Edmund hoppet etter. De lot Edmund bli og kasta ut han som kom først om bord og flyveren sa: «Sikkerheita først. Det er nok med en av den dimensjon».

Under fangst på Newfoundlandsisen gikk det ofte ut på å være sammen i grupper og det vistes alltid på mengde dyr i dungene der brødrene Helge og Noralf, Åsmund Nordgård, Magne Johansen og Edmund Hemmingsen hadde arbeidet.

Med M/S «Herøyfjord»'s forlis i 1949 var Helge yngste mann om bord, og han er nå den siste som lever av det mannskapet.

Med M/S «Selfisk»'s forlis i Vesterisen 1959 er han en av de siste av mannskapet som lever, mest trolig den siste.

Da M/S «Norvarg» hadde gjort sin siste fangsttur og ble tatt ut av merkeregisteret i 1981, kom Guttorm Jakobsen personlig til Helge på Kaldsletta med et gevær som gave. Det hadde vært brukt om bord i Brødrene Jakobsens skuter gjennom årene. Det var en Krag Jørgensen. Guttorm viste tillit til sine beste av mannskapene, han ønsket at skytingen skulle holdes ved like.



*Selfisk Vesterisen 1958, Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.*

Etter Newfoundlandsturen 1964 kjørte Helge buss igjen hos Ramfjord bussruter fram til 1968. Fra 1968 var han ansatt som mekaniker ved mineverkstedet på Olavsvern orlogsstasjon. Helge og de andre som ble ansatt i 1968 på mineverkstedet ble sendt på opplæring til Håkonsvern og Stavern og fikk stillingstittel fagarbeider på miner etter endt utdanning.

Da han jobbet på minekaia og fram til pensjonsalderen var han engasjert i flere ting på Olavsvern. Truckførerkurs, mobilkranførerkurs, instruktør og voksenopplæring. Han ble valgt til fagforeningsleder for NTL. Han var også kjøreinstruktør på buss og lastebil.

Helge har vært ansatt ved Olavsvern fram til pensjonsalderen i 1996.

Etter de dramatiske årene på havet, slo han seg til ro på Kaldsletta sammen med sin kone, hvor han bygde et trygt hjem. Helge har 4 barn, og familielivet ga han en ny form for rikdom. Fylt av ro, samhold og varme minner. Helge er i dag 94 år- fortsatt balsfjording i ånd og sjel og er i god form alder tatt i betraktning.



**Hadar  
Corporate  
Finance**

*Vi er eksperter på finansiell rådgivning og tilbyr et bredt spekter av tjenester:*

#### **M&A**

Salg av selskap

Kjøp av selskap

Due dilligence

#### **Corporate Finance**

Finansiell modellering

Verdsettelse

Restrukturering

Kapitalinnhenting

Lånefinansiering

#### **Andre tjenester**

CFO - Bistand

Analysebistand

Strategi- og styrearbeid

Se mer på: [www.hcf.no](http://www.hcf.no)

#### **Kontakt**



##### **Pål-Andreas Alnes**

*Advisor / Partner*

Mobil: + 47 920 96 310

E-post: [pa@hcf.no](mailto:pa@hcf.no)



##### **Karl Eirik Frøysa Hansen**

*Advisor / Partner*

Mobil: + 47 402 47 113

E-post: [kh@hcf.no](mailto:kh@hcf.no)



##### **Lars Groven Klausen**

*Advisor / Partner*

Mobil: + 47 924 97 885

E-post: [lgk@hcf.no](mailto:lgk@hcf.no)



# Julestegen

## Av Preben Astrup

Lad mig straks tilstå, at jeg ikke i begyndelsen var den store slædekusk.

Selv om jeg somme tider overfor kolleger og venner i Danmark har antydnet, at det at styre et spand slædehunde ikke var noget, der lå mig helt fjernt.

På Kap Tobin havde jeg i lighed med andre på vejrstationen mit eget hundespand, som jeg gennem 8 år benyttede, når jeg var på f.eks. sæljagt eller på indkøbstur til butikken i det nærliggende Scorebysund.

I nordøstgrønlands kredse verserer stadig historien om dengang jeg, som yngste og sidst ankommen sondemand, efter bare 14 dage på vejrstationen nedlagde min første og desværre også eneste isbjørn.

Det var den bjørn, som blev anledningen til jagten på julestegen.

Her må jeg lige komme med en lille oplysning for jeres forståelse af det følgende.

Moskusokserne i Østgrønland er fredet. Men med den lille undtagelse, at hvis der i Scoresbysunddistriktet skulle blive kødmangel, så måtte der én gang i løbet af året skydes en moskusokse for hver 15 personer.

Og sjovt nok. Hvert år ved juletid blev der kødmangel og altså også i 1958.

Derfor skulle to mand fra vejrstationen sammen med 10 grønlandske fangere fra Scoresbysund af sted efter julestegen.

Jensen – det hed stationslederen – mente det lige måtte være noget for telegrafisten Ove og sondemanden Preben. Dels fordi Ove lige havde været telegrafist tre år i Danmarkshavn og der gjort kål på flere moskusokser og dels fordi jeg



*Moskus Nordaust-Grønland 1996. Foto Ingebjørn Grimstad.*

jo med den første bjørn havde bevist mine helt enestående jagtevnner.

I parentes bemærket: De andre på vejrstationen stod ikke ligefrem i kø for at komme med.

Her skal det lige indskydes, at Ove og jeg i de første måneder havde været fælles om et hundespand.

Men at vi også i løbet af de måneder havde fundet ud af, at det nu nok var bedst med hvert sit spand, dels fordi vi gerne ville køre som det passede os ind mellem vagterne på sonden og i telegrafien. Men også fordi Ove havde tillagt sig en kone, som også gerne ville med. Og to mand og en kone på én slæde, det er mindst en for meget.

Så lige i begyndelsen af december købte jeg elektrikerens hunde og slæde, som han faktisk kun brugte når han skulle de 10 km til Scoresbysund for at handle. Hvorfor skulle han bøvle med at fange og fodre hunde for at komme i butikken? Han kunne jo altid få et lift med en af os andre.

Senere har jeg lært, at køb af slædehunde har mange lighedspunkter med at købe brugt bil. Man skal tage en prøvetur, for at se hvor godt hundene trækker og om slæden i det hele taget er i orden.



*Frå Kap Hope. Foto Ragnar Thorseth.*

Men det vidste jeg ikke dengang i december 1958. Jeg købte hele molevitten - 9 hunde, seletøj og slæde - uden prøvetur. Hundene så jo velfodrede ud. For velfodrede viste det sig senere. Og ikke mindst: Slædeopstanderne, der stak op af sneen, var pænt lakerede.

Så var jeg klar til den store julejagt.

En af de første dage i december lastede vi så slæderne med sovepose, telt, proviant, primus, gevær og hvad der ellers hører sig til, når garvede fangstfolk begiver sig af sted efter julesteg i mørketiden.

Første stop var via Scoresbysund til Kap Hope. En lille boplads 25-30 km fra vejstationen.

Næste morgen skulle jagten på okserne så sættes i værk.

Nu er det ikke sådan, at de stiller sig op for at blive til julesteg. De skal findes først. Og de er ganske gode til at få sig gemt af vejen. Helst langt oppe i fjeldene.

Men fangerne havde en ide om, hvor vi skulle søge. Så jeg fulgte troligt trop så godt som muligt. Hvilket skal forstås derhen, at jeg allerede på det tidspunkt havde fundet ud af, at mit nyerhvervede hundespand ikke var i så god træning.

Men det gik dog. Over fjordisen direkte mod en tilfrosset elv. Op gennem det tilfrosne elvleje og

op over tilfrosne mindre vandfald. Et knokkelarbejde, hvor slædekusken hele tiden må skubbe bag på slæden.

Og ganske rigtigt fangerne havde ret. Sidst på eftermiddagen, lige før det blev helt mørkt, stødte vi på en flok moskusokser og hvor de gamle tyre måtte lade livet.

Så var det ellers i gang med at pelse dyrene. Det kræver sin mand i 30 graders bælgmørk kulde, med en lommelygte i munden og en kniv i den ene hånd. Det er i hvert fald vigtigt at vide hvor man har den anden hånd.

Af med pelsen. Det bliver senere til verdens bedste sovepose.

Derefter lynhurtigt indvoldene ud og kødet parteret inden det hele fryser til en stor uhåndterlig klump.

Så skal der fodres hunde. De får selvfølgelig indvoldene.

Og så kommer det bedste efter en lang dags slædekørsel. Teltet op, soveposen rullet ud, gang i primussen, af med parka og moklux op til tørre. Og så en gang friskkogt moskusokse inden man slukker for primussen og kravler i soveposen. 5 minutter efter er der minus 30 grader i teltet.

Nu var det jo første gang, jeg skulle telte med hunde og slæde. Så hvad gør man. Ja, man gør selvfølgelig som fangerne. Sætter teltet op over slæden og lader hundene blive liggende i skaglerne foran slæden i stedet for at sætte dem i den medbragte hundekæde.

Og så sker der selvfølgelig det, der skal ske, når ens hunde ikke er afrettede til at blive liggende foran slæden.

Midt om natten vågner man ved at slæde, med mand på slæden, bliver trukket ud af teltet. Og inden man har fået mokluxerne på, er man blevet flyttet et godt stykke væk fra teltet.

Mokluxser er en dårlig erstatning for rigtige grønlandske kamikker. De svarer nærmest til en mokkasin med et påsyet lærredsskaft og med et par lammeskindsstrømper inderst. Helt fine i frostvejr, når man sidder på slæden. Men svære at stå fast med på is og sne. Man sutter nærmest af sted som en, der har noget ubehageligt i bukserne.

Men hundene faldt til ro – helt af sig selv. Der lød godt nok nogle lidt mærkelige smaskende lyde. Men hvad gør det, når der blot bliver ro og man kan få flyttet teltet hen over slæden igen for at genoptage den afbrudte søvn.

Næste morgen vågner man og tænder primussen. Får sig en kop varm te og en gang havregryn med sukkermælk på og er derefter klar til dagens stolte hjemkørsel med julestegen.

Ud af teltet og hvad ser man. Hundene har filtret skaglerne sammen i en stor knude og dertil fået dem godt fedtet ind i resterne af en moskusoksemave. Det hele i en stor sammenfrosset klump.

Så er det bare at gå i gang med at få banket og redt de sammenfiltrede sammenfrosne skagler fra hinanden. Inden man er færdigt med det, er de andre slæder langt på vej ned gennem elvlejet og ned over de frosne små vandfald. Hvilket betyder, at man pludselig ikke har nogen lige foran af tage bestik efter.

Men nedad gik det. For fulde fart. Med hunde til højre og venstre for slæden og ind imellem også en hund ind under slæden. Forgæves søger man at styre den vilde nedfart. Står bag ved slæden. Holder godt fast i opstanderne, dels for at bremse og dels for dog at forsøge at styre den hæsblæsende nedfart lidt.

Lige med et føler man kulde om tæerne. Ser ned og konstaterer at mokluxsålerne er væk. Ser samtidig, at lammeskindssokkerne også er på vej væk.

Og midt i det hele ryger man for fuld fart ud over et af de tilfrosne mindre vandfald og ender indfiltret i en stor klump af slæde, hunde, sovepose, telt og moskusoksesteg.

Får det hele på plads på slæden igen, samtidig med at man forsøger at holde hundene i ro. Der falder nogle ord, der ikke skal gentages her.

Flår resterne af mokluxerne af. Skifter til et par bjergstøvler af læder. Som ikke er særligt velegnet fodtøj i 30 graders kulde.

Fortsætter den vilde fart nedad og ender til sidst nede på fjordisen for hurtigt at opdage, at hundene i løbet af natten har spist for meget moskusmave og derfor ikke er i form til at trække slæden med moskusokse, telt, sovepose og alt det andet grej de 30 - 35 km hjem til Kap Tobin.

De blev de længste km i mit liv. Det er den eneste gang jeg har løbet det meste af 30 km bag efter en slæde. Men det var livsnødvendigt for at holde varmen i et par dårlige bjergstøvler. Det var jo længe inden Ecco udviklede og sponsorerede støvler til Kronprinsens grønlandstur.

Men det skal siges, at mandskabet på Kap Tobin tog pænt imod mig, da jeg nåede vejstationen sådan 9 timer efter Ove. Jeg havde dem nu mest mistænkt for at være bange for, om jeg nu også havde julestegen med hjem.

Det er i øvrigt den meste seje steg, jeg nogen sinde har fået til jul.



*Illustrasjon, Jogeir Gjerde*

**Selskapet, som  
har eksportert  
kul til Norge for  
30 mill. kr.**



Aarets produktion  
ved Kings Bay Kul  
Comp. Ca. 110.000 ton.

Direktør Brandal uttaler sig til  
Aftenposten.

I tilslutning til driftsbestyrer Lindaas uttalelser til vor Kongsbergkorrespondent forleden om forholdene paa Kings Bay og Bjørnøen har Aftenposten henvendt sig til direktør Brandal i Kings Bay Kul Comp. a/s, som nylig har opholdt sig i Oslo. Hr. Brandal der er indehaver av landets største ishavsdrift ved Aalesund, har som bekjendt været paa Spitsbergen i vaar og skal der op igjen til høsten.

Man maa være opmerksom paa de forhold hvorunder vi arbeider paa Spitsbergen, uttalte hr. Brandal. I grubedriften deroppe har vi den store fordel at der ikke findes gas- eller vandplage i gruben. Vi har som regel betydelig høiere kulhøide end i England. I England bryter man henimot 1 ton pr. mand pr. dag, hos os bryter man ca. 3 ton. Jeg antar, at vor kulproduktion iaar vil komme paa ca. 15 kr. pr. ton paa grubebakken, heri iberegnet alle utgifter paa Spitsbergen, men ikke administrationen i Norge, pengerente og amortisering. Transporten fra gruben, veining og trimning om bord i baat, bunkring iberegnet, har dreiet sig om kr. 2,50 pr. ton.

Med hensyn til frakter skal jeg meddele at vi charterer baater paa almindelige timecharterbetingelser. Vi betaler iaar 24.000 kr. for en 3000 tons baat. For «Albr. W. Selmer», som er paa 4200 ton, betalte vi 28.500 pr. maaned. Baatene bruker 20 dage tur og retur med lossetid, lastetid og gangtid. Vi har lastet



*Direktør Peter S. Brandal*

op til 2500 ton pr. dag, bunkers iberegnet. Returfrakt med en kulbaat er det faa steder i Norge man kan skaffe, især da paa Vestlandet. Skibene bruker 2 ½ a 3 døgn fra Norge til Spitsbergen og det er omtrent samme tid som fra en vestlandsby til England eller en anden lasteplas i Norge.

Hvad Statens forhold angaar vil jeg ha sagt, at den har hat sine geologer, kulekspertter og grubekyndige baade paa Bjørnøen og Spitsbergen. Staten har gjort alt hvad den efter min formening kunde gjøre med hensyn til forsiktighetsregler.

Om lønsomheten av kuldriften er det vanskelig at uttale sig naar man holder paa at bygge op en ny bedrift for et land. Jeg skal bare bemerke, at vi har eksportert kul til Norge for ca. 30 millioner kr. og dette under vor byggeperiode. Der pekes paa den gratis befordring av arbeidere og funktionærer (med løn) til og fra Norge. Men

naar man undersøker hvad den utgjør pr. ton viser det sig at den blir en ubetydelighet av kullenes kostende. Med hensyn til kontorets beliggenhet kan det sies at administrationen like godt kan ledes fra en vestlandsby som fra en by andetsteds i Norge, da vi maa ha vore konsulenter overalt i de byer, hvor vi leverer kul og tar ind varer for Spitsbergen.

Selfølgelig blir da Tromsø vort største kommunikationssted i Nord-Norge, for der tar vi ind alt ferskt kjøt, fisk og mange andre varer, som vi bruker paa Spitsbergen. Samtidig er Tromsø vor største mottager av kul.

Naar vi optar en ny grube paa Kings Bay ligger kullaget helt ut til dagen, saa vi kan begynde produktionen fra vor grube et par – tre dage efter at vi har «slaat paa» gangen. Saa vil produktionen vokse i forhold til kulgangens høide og arbeidsstyrkens størrelse.

Staten laaner os penger pr. ½ aars drift og den har garanti i de utbrutte kul og alt det materiale, som blir indkjøpt for hver sæson. Vi vil iaar faa en produktion paa ca. 110.000 ton brutto.

I anledning av en meddelelse fra Aalesund angaaende Aalesunds Kreditbank og Kings Bay ønsket direktøren tilslut at uttale, at siden advokat Klausens død hadde selskapet bare hat 2 direktører. I samraad med banken hadde det derfor fundet, at det var heldig at faa en 3dje direktør, og som saadan var utpekt hr. Lauritz Devold.

I den anledning er denne reist til Kings Bay for at sette sig ind i de stedlige forhold.

Aftenposten 22. august 1925

## Plukkfangst:

### Mange fiske-ekspeditioner til Vest-Grønland.

Elias Blindheim, Aalesund, hadde i fjor sit skib «Faustina» paa en fiskeekspedition til Vest-Grønland.

Turen blev startet som forsøksfiske og staten hadde stillet 10 000 kroner til disposisjon, i tilfælde turen skulde gaa daarlig. Imidlertid kom «Faustina» op paa nogen store fiskebanker, saa turen blev meget lønsom.

Samme firma agter derfor iaar at utruste 3 fiskedampere, «Faustina», «Aspø» og «Rosholm» samt et moderskib.

Baatene utrustes med torsk- og kveiteredskaper, da erfaringen fra i fjor viste at dette var tilstrækkelig.

Ekspeditionens leder blir ogsaa iaar skipper Peder Blindheim.

Man antar at der iaar vil bli 10-12 saadanne ekspeditioner i alt, likesom man mener at en del sælfangere efter fangsten i Hvitehavet vil bli dirigert til fiske ved Vest-Grønland i stedet for sælfangst i Danskestredet.

I det heletat vil der saaledes iaar bli en betydelig norsk drift ved Vest-Grønland.

(Andøyas avis 28. februar 1925)

### Tolv mann forlot dampkutteren.

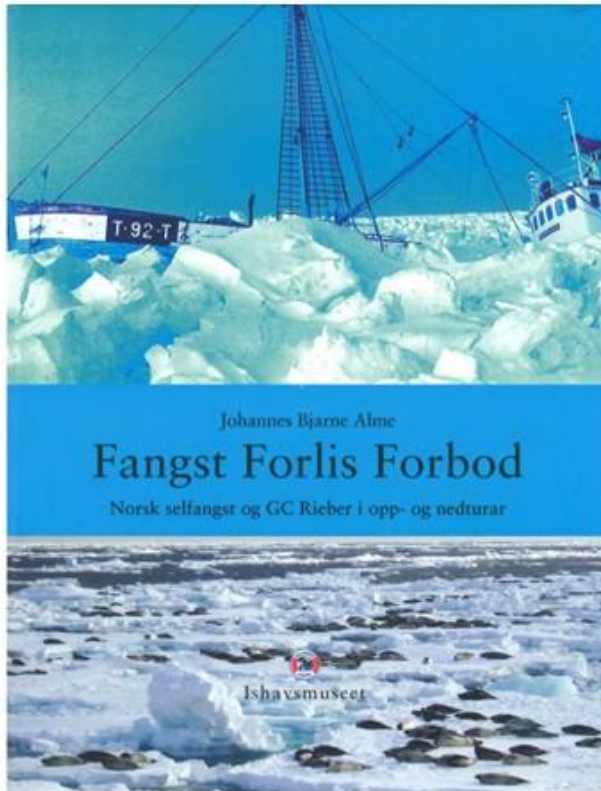
Det meldes at dampkutter «Frithjof» av Hammerfest er innkommet til Vardø med kun skipperen og maskinisten om bord. Den øvrige del av den 14 mann sterke besetning gikk fraborde i Hvitehavet under sælfangst der. Skuten hadde ca. 200 sæl inne.

Mannskapets videre skjebne er ukjent. Man mener de forlot skuten av frykt under sterk isskruing.

(Romsdals Budstikke 25. april 1925)

## 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](http://www.ishavsmuseet.no) eller spør etter den i din bokhandel.

# En merkelig tysk aksjon på Spitsbergen i 1933

Av Adolf Hoel  
(Polartidende 1952)



Våren 1933 kom en henvendelse fra det mektige tyske industrikonsern Vereinigte Stahlwerke A.G. Düsseldorf til Handelsdepartementet med tilbud om et lån på 10 000 000 mark til finansiering av videre utbygging av norsk kullgruvedrift på Svalbard. Henvendelsen kom i april samme år gjennom en tysk bergverksdirektør, Ernst Walter, som oppsøkte meg på mitt kontor. Grunnen til at Walter henvendte seg til meg var den at jeg kjente ham fra mange år tilbake. Jeg stiftet hans bekjentskap på Spitsbergen, hvor han i årene 1911 og 1914 foretok reiser for å undersøke kullfelter tilhørende grosserer Chr. Anker, Halden. Et tysk syndikat hadde disse kullfelter på hånden.

Herr Walter sa at han var kommet her med et spesielt oppdrag fra Vereinigte Stahlwerke A.G. Dette selskap var beredt til å utbygge kullfelter på Spitsbergen tilhørende den norske stat eller selskaper hvori staten var interessert, slik at den norske produksjon kunne komme opp i en million tonn kull pr. år. Herr Walter ville gjerne undersøke om den norske regjering hadde noe prinsipielt å innvende mot at det fremkom et sånt tilbud fra det tyske firmas side. Likeledes ville firmaet sette pris på om regjeringen ville oppnevne en sakkyndig til å stå firmaet bi med opplysninger til bruk for utarbeidelse av forslaget.

Jeg spurte Walter hvilken interesse Vereinigte Stahlwerke hadde av å finansiere norsk kulldrift på Spitsbergen. Herr Walter svarte hertil.

*«Das ist unserer Beruf und hat sowohl finanzielle, technische und wissenschaftliche Interesse, aber die Sache hat keine politische Seite. Wir halten die Spitzbergen-fragen als*

*einer der grössten Fragen der Zeit, sowohl auf wissenschaftliches, technisches als auf kommerzielles Gebiet».*

(Oversettelse med Google translate 2025: «Dette er vårt yrke og har økonomiske, tekniske og vitenskapelige interesser, men saken har ingen politisk dimensjon. Vi anser Svalbardspørsmålet for å være et av de største spørsmålene i vår tid, i vitenskapelig, teknisk og kommersielt henseende.»)

Jeg sa til herr Walter at denne saken måtte forelegges Handelsdepartementet, hvorunder Svalbards administrasjon var henlagt. I første rekke burde han oppsøke industridirektør Hj. Batt.



*Adolf Hoel på Nordaust-Grønland i 1932. Foto John Giæver.*

Herr Walter ba meg da om å introdusere ham for Handelsdepartementet. Jeg lovet det og den 25. april sendte jeg et brev til Handelsdepartementet og omtalte herr Walters ærend. Gjenpart av dette

brevet ble samme dag sendt til Utenrikdepartementet. Jeg sluttet mitt brev med å si at det tyske firmas henvendelse burde grundig overveies. Jeg skrev dette fordi jeg mente at det kanskje lå politiske planer bak tilbudet, og dem burde man teltelle få greie på.

Walter henvendte seg så til Handelsdepartementet og talte med direktør Batt. Etterpå hadde jeg flere konferanser med Batt om saken. Vi var begge enige om at henvendelsen var høyst påfallende, og i departementet tvilte man overhodet på at Walter hadde noe med det tyske syndikat å gjøre, dette også av den grunn at han ikke fremla noen fullmakt fra selskapet. Vi ble da enige om å si til Walter at han måtte skaffe seg en slik fullmakt. Da kom omgående telegrafisk, og lød som følger:

*Wir bestätigen Ihnen hiermit wunschgemäß ausgedrücklich dass Sie von uns beauftragt sind, mit der Königlich Norwegischen Regierung in der Angelegenheit Spitzbergen Verbindung aufzunehmen."*

(Vi bekrefter herved uttrykkelig, som forespurt, at De har fått i oppdrag av oss å kontakte den kongelige norske regjering angående Spitsbergen-saken).

Departementet så imidlertid også etter at fullmakten var fremkommet med skepsis på Walter og hans misjon. Dette skjønte Walter og han foreslo at Departementet skulle sende en mann til Vereinigte Stahlwerkes kontor i Berlin for å undersøke saken nærmere. Departementet var enig heri og ba meg reise der ned. Det blev avtalt at jeg skulle være i Berlin den 3. mai.

Jeg møtte opp til fastsatt tid på selskapets kontor. Til dette møtet hadde det innfunnet seg foruten direktøren i Berlin også 3 – 4 medlemmer av selskapets styre i Düsseldorf. Disse herrer bekreftet fullt ut herr Walters meddelelser, og saken ble inngående diskutert. Pengene skulle vi få på meget gunstige betingelser, og hvis Norge på grunn av kullavtalen med England ikke skulle kunne bruke en så stor mengde kull som

forutsatt utbrutt, var tyskerne villig til å overta det kvantum som Norge ikke kunne absorbere. Da de tyske forhandlere fikk det inntrykk at jeg stillet meg tvilende til realiteten av tilbudet, sa de at de ville utvirke at jeg skulle få audiens hos Hitler, som noen måneder i forveien — den 30. januar — hadde overtatt makten i Tyskland. De sa at han ville kunne bekrefte det tilbud om lån som Stahlwerke hadde fremsatt.

Møtet hos Hitler fant sted to dager senere. Jeg innfant meg i Reichskanzlei til avtalt tid. Det var merkelig hvor lett det var å komme inn i denne bygning. Det stod en væpnet vakt ved døren, det var alt. Det var ikke vanskeligere å få adgang her enn i et norsk departementskontor. På forværelset satt en herre som het Thomson. Han var sønn av en norsk skibsreder i Hamburg og talte norsk. Han fulgte meg inn til Hitler og presenterte meg. Den mektige diktator gikk imot meg med hevet arm og jeg bukket. Jeg er sannsynligvis den første nordmann som Hitler har truffet. Jeg hadde en halv times samtale med ham. Han bekreftet at Stahlwerkes tilbud hadde hans tilslutning og hans store interesse.

Under størsteparten av samtalen kom han inn på forholdet til Sovjet. Han talte som i ekstase og skildret den fare som truet Tyskland fra Sovjet og sin kamp mot kommunismen. Han fremholdt også at Norge på grunn av sin beliggenhet hadde en meget utsatt stilling.

Jeg fikk under denne samtale bekreftet en følelse jeg hadde hatt helt fra Walter fremla Stahlwerkes tilbud om lån i Oslo at dette tilbud hadde en utenrikspolitisk bakgrunn. Jeg var til å begynne med ikke riktig klar over hva den dypere grunn kunne være, men etter å ha tenkt over saken kom jeg til det resultat at saken hang sammen på følgende måte:

I 1932 kjøpte Sovjet-Samveldet et utbygget kullførende område på Spitsbergen, som tilhørte et hollandsk selskap, N. V. Nederlandsche Spitsbergen Compagnie. Formodentlig så Tyskland heri en fare for sine økonomiske og politiske interesser i det nordlige ishav, og for delvis å kunne nøytralisere denne trussel ville

tyskerne bidra til å utbygge den norske kullgruvedrift på Svalbard, slik at denne kunne bli en kommersiell og politisk faktor av større betydning enn den hittil hadde vært. Ved eventuelle tyske subsidier til driften, ville denne lett kunne komme under tysk kontroll. Fra Norge hadde jo Tyskland intet å frykte. Jeg forsto at Hitler her ville trekke Norge inn i et storpolitisk spill om Svalbard, og at det ikke kunne være tale om at vi kunne være med på en slik plan.

Man kan nu spørre hvilken av de tre aktører. Hitler, Stahlwerke eller Walter var tilbudets opphavsmann. Det er klart at de to første neppe kunne ha unnfanget denne idé. Det måtte være Walter, som var vel kjent med Spitsbergens forhold, og han hadde uten tvil fulgt godt med i den økonomiske og politiske utvikling i denne del av verden. Han hadde antagelig satt seg i forbindelse med Hitler og fremholdt for ham faren ved den russiske inntrengen på øygruppen. Hitler var naturligvis straks klar over Spitsbergens store strategiske betydning og ville gjøre et mottrekk mot russernes ekspansjon.

Det ville være av den aller største betydning for Tyskland ved en kommende krig med Sovjet som Hitler sikkert forutså, å ha en fly- og flåtebasis på øygruppen for å kunne avskjære tilførsler vestfra till Sovjet. Under de drøftelser som Walters synspunkt fremkaldte var så planen om lånetilbudet oppstått. Hitler mente tydeligvis at et slikt han ville skaffe Tyskland anledning til å følge begivenhetene på Spitsbergen og skaffe Tyskland en viss innflytelse og kjennskap til forholdene som kunne komme tyskland til nytte under en krig.

Etter møtet med Hitler reiste jeg straks hjem og meddelte Handelsdepartementet muntlig resultatet av mine forhandlinger og undersøkelser i Berlin, og departementet var helt enig i mitt synspunkt.

Imidlertid fortsatte forhandlingene mellom Handelsdepartementet og Walter helt til begynnelsen av juni 1933. Grunnen hertil var

den at departementet ville skaffe seg så utførlige opplysninger som mulig om tyskernes planer. Den 19. juni sendte Walther et brev til Handelsdepartementet av følgende innhold:

*Höflichst bezugnehmend auf meine gestrige Unterredung mit Herrn Ministerialdirektor Batt gestatte ich mir folgende Vorschläge zu unterbreiten: Um die im Bereich der Königl. Norwegischen Regierung gelegenen Kohlenfelder aufzuschliessen und auf eine Exportfähigkeit von 1 Millionen Tons jährlich zu bringen, und die Verkaufsfrage auf dem Weltmarkt zu regeln, wurde voraussichtlich ein Kapital von 10 Millionen Mark reichlich ausreichend sein, Da aus der Natur der Sache heraus eine genaue Berechnung unmöglich ist, wurde ich vorschlagen, diese Summe der Norwegischen Regierung zur Verfügung und die auszuführende Arbeiten unter Königl. Norw. Regierungskontrolle zu stellen. Es ist gedacht dass die Arbeiten so weit als möglich mit norwegischen Firmen gemeinsam ausgeführt werden, norw. Arbeiter und Norwegisches Material genommen wird. Mit diesem Kapital und mit den Erfahrungen eines grossen Werkes sowohl techn. als handelsmässig (Absatz) glaube ich die ganze Spitzbergenfrage auf eine absolute Rentabilität zu bringen, so, dass die theoretische Epoche damit beendet wird und der Weltmarkt mit Spitzbergenkohle zu rechnen hat. Ich bitte das Ministerium das gesagte in ernste Erwägung zu ziehen und verspreche bei meinem Auftraggeber das gleiche zu erreichen. Wenn die Absicht besteht diesen seitens der Königl. Norw. Regierung aufzunehmen, dessen Durchführbarkeit gar keinen Zweifel zulässt, so ist nötig, dass unter allen Vorbehalten doch eine Beauftragung erfolgt.*

(oversett til norsk ved hjelp av Google-translate: Med den mest respektfulle henvisning til min samtale i går med ministerdirektør Batt, tar jeg meg friheten til å legge frem følgende forslag: For å utvikle kullfeltene som ligger innenfor den kongelige norske regjeringens territorium og bringe dem opp til en eksportkapasitet på 1 million tonn årlig, og for å avgjøre

salgsspørsmålet på verdensmarkedet, ville en kapital på 10 millioner mark sannsynligvis være mer enn tilstrekkelig. Siden en nøyaktig beregning i sin natur er umulig, foreslår jeg at denne summen stilles til rådighet for den norske regjering, og at arbeidet som skal utføres settes under den kongelige norske regjeringens kontroll. Det er meningen at arbeidet skal utføres i samarbeid med norske selskaper så langt det er mulig, ved bruk av norske arbeidere og norske materialer.

Med denne kapitalen og med erfaringene fra et stortiltet prosjekt, både teknisk og kommersielt (salg), tror jeg at jeg kan bringe hele Spitsbergen-prosjektet til absolutt lønnsomhet, slik at den teoretiske fasen vil bli avsluttet og verdensmarkedet må regne med Spitsbergenkull. Jeg ber departementet om å vurdere det som er sagt alvorlig og lover å oppnå det samme med min klient.

Dersom den kongelige norske regjering har til hensikt å påta seg dette prosjektet, hvis gjennomførbarhet er hevet over enhver tvil, er det nødvendig at det, med alle forbehold, nedsettes en kommisjon.)

Resultatet av forhandlingene ble imidlertid at departementet avsto å benytte seg av Vereinigte Stahlwerkes tilbud.

Denne episode gir et interessant innblikk i den betydning som stormaktene allerede på det tidspunkt tilla den strategiske og økonomiske verdi av de arktiske områder, en betydning som har tiltatt i den grad at Arktis vil komme til å spille en dominerende rolle i fremtidige krigsoperasjoner.



### **Polarstar gav Ishavsmuseet besøksrekord i sommarmånadane.**

I perioden mai til oktober har Polarstar gjennomført 30 turar mellom Ålesund og Brandal med passasjerar frå cruiseskipa i Ålesund. Dette har tilført Ishavsmuseet nær 1000 turistar som har fått formidla ishavshistoria vår. Med det også besøksrekord på museet i same periode.



*Polarstar hentar passasjerar frå Mein Schiff 2 i Aalesund. Foto Stein Knutsen*

Utanom desse turane har skuta også hatt fleire turar på Hjørundfjorden og til Runde, der også gjerne kombinert med museumsomvising. Alt no kan vi melde om at Polarstar på det næraste er fullbooka heile sommarsesongen 2026. Stor takk til det fantastiske mannskapet som held skuta i sving gjennom seglingssesongen. Både skuta og museet er avhengig av mykje frivillig arbeid gjennom året.

Alle dei seks Polarkveldane med polarhistoriske foredrag har også hatt bra besøk gjennom året. Kvar torsdag kan du få deg tradisjonsmat med potetball i museumskafeen, og aldri før har det

vore seld meir potetball enn det som har gått ut av kjøkkenet i 2025.

Også den årvisse julemessa på museet var svært godt besøkt i 2025, og hadde ny rekord med salsutstillarar med 68 standar som baud fram handtverksprodukt.

Vi merkar ei stadig aukande interesse rundt Ishavsmuseet og gler oss til ny sesong.

## Hyggeleg besøk frå Island

Tysdag 18. november fekk Ishavsmuseet hyggeleg besøk frå Island.

Som dei fleste veit så vart vrakdeler av ishavsskuta «Brattind» berga opp av den islandske trålaren «Videy» i 2023. «Brattind» var ei av dei fem skutene som kom vekk i den store og tragiske ulukka i Vesterisen i 1952.

Etter nært og fint samarbeid med dei islandske myndigheiter, reiarlag og også Den Norske Ambassade i Reykjavik, vart det gjort avtaler, og vrakdelane kom over til Brandal. Hareid Kommune var også involvert i dette, og vrakdelane kom til ein stad der slikt høyrer heime.

Det har vorte ei verdig og fin utstilling, som skal stå der som eit varig minne over denne tragedie som skjedde der vest i havet i 1952.

Vrakgodset kom over frå Island, og det var nødvendig å ha gode medhjelparar der borte på Island. Brim reiarlaget som fekk opp desse vrakdelane gjorde ei stor innsats, kultur-myndigheitene like så, og ikkje minst var ein person veldig sentral i koordinering og hjelp der borte, nemleg han Axel Johnsson.

No vart det seg slik at Axel var på forretningsreise på Sunnmøre, og tok så kontakt med museet då han var her, og ville gjerne sjå denne utstillinga. Han hadde med seg ein kar til, Runar Thor Steansson. Desse vart helsa velkomne til Ishavsmuseet av Webjørn Landmark, Johannes Bjarne Alme og Willy Nettet, og det vart ein fin og interessant kveld på museet.

Johannes Alme orienterte om kva som vart gjort frå Ishavsmuseet og andre involverte i denne



*Ved vraket frå Island. Fv. Johannes Bjarne Alme, Runar Thor Steansson, Axel Johnsson og Willy Nettet.*

prosessen, og vidare vart det mint oppatt det som skjedde på Island, då Ordførar Bernt Brandal og representantar frå museet var på Island sommaren 2024 for å takke alle involverte på Island. Og så vart desse to frå Island også viste rundt på museet av Webjørn Landmark.

Det vart ei fin stund, og det følast fint å ha hatt besøk frå Island, og museet vil takke for at dei kom over og fekk sjå dette. Dei to uttrykte stor respekt og var imponerte over det som dei fekk sjå og oppleve på museet denne kvelden. Dei var klare på at dette Ishavsmuseet i Brandal er ein viktig møtestad for alle som er fangst- og polarinteresserte. Dei fekk fin innføring i vår stolte selfangsthistorie slik det er presentert i Brandal.

Oss fekk og sendt av gårde helsing til mannskapet ombord i Videy, og ikkje minst til skipper John Frimann Eriksson, som forstod og såg viktigheita av det han og trålaren fekk berga opp av havet.

Takk for svært hyggelig besøk.

Returadresse:  
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28  
6062 Brandal

Porto Betalt P.P

Avtale 617108/7

# Franzefoss

FRANZEFOSS GJENVINNING AS



## Avfallshandtering – Totale løysingar

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

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

**Franzefoss Gjenvinning AS**

6060 HAREID  
Tlf. 70 03 94 00  
[www.franzefoss.no](http://www.franzefoss.no)

www.franzefoss.no 617108