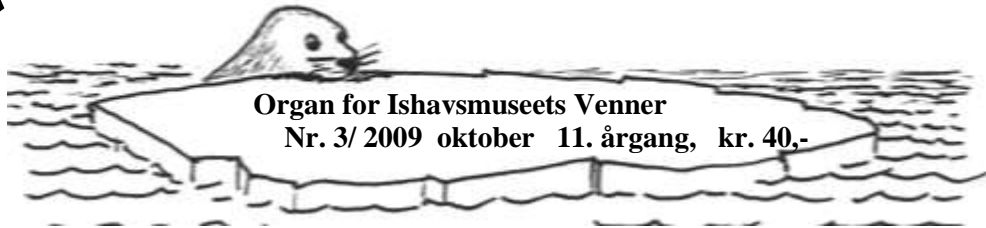
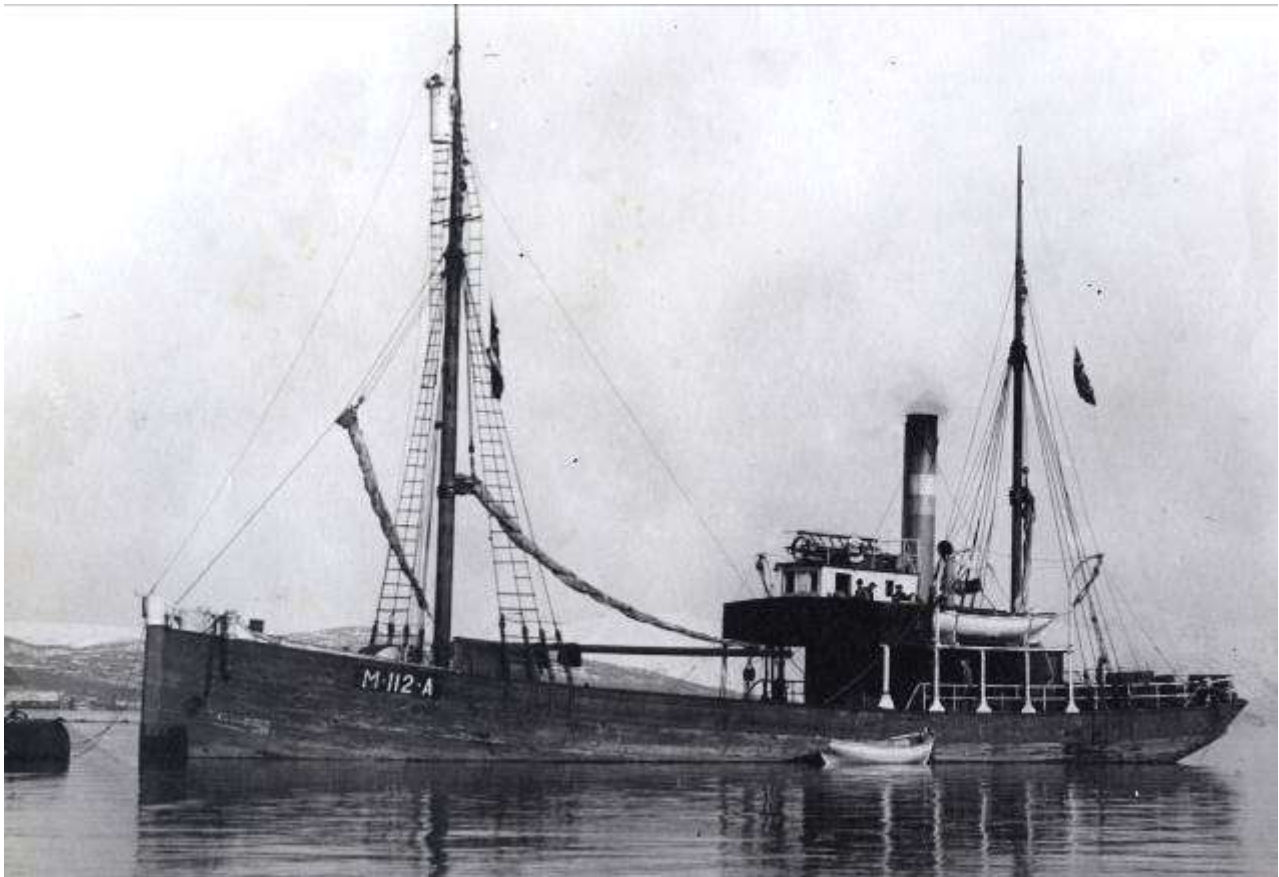


ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner
Nr. 3/2009 oktober 11. årgang, kr. 40,-



D/K «Øst»

I denne utgåva av Isflaket:

Baroni og båtbygging
Frå bokhylla – Espen i isen
Den tyske selfanger «Sachsen»
Frå arkivet – Floren, eit 100 års minne
Ei overseiling
Frå samlingane

Tradisjon på fiskebåt
Berre sanne historier
Nytt frå Ishavsmuseet
Skuter som forliste -15
Ei 17. mai feiring i Kvitsjøen

ISFLAKET

Redaksjon:

Redaktør Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

Leiar.

Isflaket kjem her med si tredje utgåve i 2009. Vi er optekne av å formidle ishavs og polarhistorie. Også i denne utgåva har vi hatt med fleire dyktige skrivarar som sit inne med mykje god polarhistorie.

Helge Ødegård fortel oss litt om tradisjonar på fiskebåt. På fiskebåtar var det tradisjon at menn med vaksne døtrer lovde dei vekk til unggutane. *Vi som var unge vart gjerne litt blyge når dei "gamlingane" lovde oss jentene sine. Til blygare vi var, til meir moro var dette for dei eldre.* Skriv Helge. Helge har skrivne mange interessante artikkelar til Isflaket gjennom ei årrekke. Han har også med ein artikkel om den tyske selfangar «Sachsen» i dette bladet.

Magnus Sefland er trufast med oss. Denne gangen fortel han om då han i juni i år tok med seg sambuaren og besøkte Hardanger og Voss. Det resulterte i ein flott artikkel om baroni og skibsbygging i båtbyggjarbygda Rosendal.

Dei faste spaltene er også med. *I Frå bokhylla* har redaktøren blada i boka «Eспен i isen» om ein tur på isbjørnmerking med «Polarstar».

Sigbjørn Røren har i spalten Skuter som forliste, funne fram sjøforklaringa til «Ishavet». Vi er komne til innlegg nr. 15 i denne serien.

I Frå arkivet har vi denne gongen henta fram ein artikkel frå 1966 som fortel om «Floren» - ekspedisjonen. Det er i desse dagar 100 år sidan karane kom heim til Ålesund med flagget på halv stang.

I spalten *Nytt frå Ishavsmuseet* får vi vite meir om sesongen 2009, og om komande arrangement.

Lidvard og *Hallbjørn Ulstein* fortel om ei overseiling med «Isflora» til New Foundland i 1952. Dei gjorde vist særst god fart på denne overseilinga.

Oskar Garnes har fortalt om ei 17. mai feiring i Kvitsjøen. Dette får du også lese meir om i denne utgåva av Isflaket.

I spalten *Frå samlingane* fortel vi om korleis modellen av «Veslekari» vart til.

Vi vonar det skal vere variert lesestoff for ein kvar smak.

Vi ønsker ein god haust til alle.

Brandal 1. oktober 2009 Webjørn Landmark, redaktør.

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Baroni og båtbygging

Om eit besøk i båtbyggjarbygda Rosendal - og om ishavsskuter som vart bygt der.

Av Magnus Sefland

I juni 2009 gjorde sambuar Aud Berit og eg ein tur til Hardanger og Voss. Frå Odda tok vi også turen gjennom den om lag elleve kilometer lange tunnelen under Folgefonna til Rosendal, kommunesenteret i Kvinnherad kommune. Kvinnherad kommune er kjend for blant anna skipsbygging, aluminiumsverket på Husnes og Baroniet Rosendal. Folgefonna vart gjort til nasjonalpark i 2005, og Kvinnherad er ein av kommunane som soknar til nasjonalparken. Rosendal marknadsfører seg som bygda mellom fjord, fonn, fjell og fossefall. Eit vassdrag i bygda har vore omstridd i spørsmål om kraftutbygging - ei sak som har sett miljøvernministrar på leie prøver.

Baroniet Rosendal:

På 1600-talet gifte Karen Mowat, arving til rundt fem hundre gardar i Norge, seg med den danske adelsmannen Ludvig Rosenkrantz. Dei to fekk garden Hatteberg i Kvinnherad som bryllaupsgåve. Der fekk dei bygt det slottet vi i dag kjenner som Baroniet Rosendal. Mot slutten av 1600-talet opphøga den dansk-norske kong Christian V godset til baroni, det einaste i Norge. Eigentleg var godset for lite til å få status av baroni. Men kongen gjekk med på å gi godset status av baroni på vilkår av at tittel og gods berre kunne arvast på mannsida. Var der ingen mannleg arving til, skulle godset tilfalle kongen.

Kvinnherad kyrkje ligg i Rosendal. Kyrkja vart bygt av kleberstein midt på 1200-talet i det som er ei blanding av romansk og gotisk stil, og ho manglar tårn. I si tid tilhørde kyrkja Baroniet Rosendal og familien Rosenkrantz. Tidlege slektsledd i familien har sitt private gravkammer i kyrkja. Typisk nok blir ein vist til nettopp Baroniet Rosendal, om ein ønskjer omvising i kyrkja.



Baroniet Rosendal, (slottet) Foto: Magnus Sefland

I vår tid tilhører Baroniet Rosendal - med slott, parkanlegg, avlsgård - Universitetet i Oslo og blir drive som museum, med omvising, konsertar, utstillingar, servering og sal, slik det er vanleg ved museum. I Avlsgården er det hotellmessig overnatting. Kvar sommar kjem ei teatergruppe frå London, Theatre Set-Up, til Baroniet og viser stykker av Shakespeare på ei scene i borggården. Sesongoversikten for tilskippingar i Baroniet for sommaren 2009 viser ei lang rekkje sterke namn innan alle greiner av norsk og utanlandsk kunst og kultur. Blant alle dei kjende namna er det naturleg å nemne eitt særskilt, nemleg Herborg Kråkevik. Ho vaks opp i grannekommunen Jondal og hadde tidlegare sommararbeid som omvisar ved Baroniet. Slottet har preg av herskapeleg dansk velstand i eit omfang som elles var, og er, ukjent på landsbygdene på Vestlandet. Namna på eigarane opp gjennom åra vitnar om herskap og adelskap: Mowat, Rosenkrantz og Rosencrone (Brosjyre Baroniet Rosendal).

Noko av det mest imponerande i Baroniet er biblioteket, med reolar fulle av skinninnbundne bokryggar til høgt under taket. Imponerande – om enn på ein annan måte – er våpna som er utstilt i biblioteket, særleg duellpistolane. Minst ein av dei skal ha vorte brukt i fullt alvor, med tragisk utgang. Ein arving til godset skal ha vorte drept i pistolduell med eit syskenbarn. Kva som stod på spel i duellen - om det gjaldt ære, kvinner, pengar, fast eigedom eller noko anna - fortalde omvisaren ikkje noko om. Men duellen, og dødsfallet som følgde av duellen, endra arvegangen for Baroniet.

Skipsbyggingsmuseet Skaalurensamlinga:

Eg vedgår det med ein gong: Meir enn Baroniet Rosendal var det skipsbyggingstradisjonane som drog meg til Rosendal. Skipsbygging har vore ein viktig aktivitet i Kvinnherad til alle tider (Brosjyre Skaalurensamlinga). Frå Odda kørde vi gjennom Folgefonntunnelen og kom over i Kvinnherad kommune. Første området som vi møtte i Kvinnherad, var Maurangerfjorden. Der vart scener i ein mykje omtalt vikingfilm innspelt på slutten av 1950-talet. Ved det høvet hadde filmfolka vanskar med å halde armbandsur, kraftleidningar og bilferjer borte frå filmopptaka. Ved innløpet til Maurangerfjorden ligg grenda Ænes. Der vart

fiskebåten Leinø – den seinare ishavsskuta Randi av Tjørnvåg - bygt ved Andreas Svoldals båtbyggeri i 1914.



Skaalurensamlinga i Rosendal, (sjøhuset) Foto: Magnus Sefland

Etter at besøket ved Baroniet Rosendal var unnagjort, besøkte eg skipsbyggingsmuseet Skaalurensamlinga. Skipsbyggingsmuseet held til i eit eldre sjøhus på området til det tidlegare Skaaluren Skipsbyggeri i Skålafjæro. I eit grannehus har museet ei mindre samling frå den gamle handelsbua på staden. Museet vart opna i 1991. Ei omfattande samling som gåve frå Wenche og Knut Skaaluren la grunnlaget for museet. Skaalurensamlinga er eit resultat av gåver, kommunal innsats og dugnadsinnsats (Brosjyre Skaalurensamlinga).

I avdelinga for skipsbygging finst teikneutstyr, teikningar, tømmermannsreiskapar, smedutstyr, bilde, skutemodellar, halvmodellar og mykje anna. Brosjyren 'Skaalurensamlinga. Skipsbyggingsmuseet i Rosendal' seier det slik: ' --- Rundt 800 gjenstander finst i museet og her skal vera utstyr nok til å byggja ei ishavsskute. --- '. Museet har modellar av ei rekkje meir eller mindre kjende båtar. Blant desse er galeasen *Loyal*, som deltok i eitt av Dag Lindebjerg sine program om tradisjonsbåtar på NRK-TV. To av modellane fanga mi interesse i særleg grad. Dei var *Gjøa* og *Furenak*. Museet hadde også ein videopresentasjon av båtbyggjarverksemda i bygda – ein presentasjon som var svært grei og opplysende. Omvisar i museet var ei studentjente med namnet Natacha Souyris. Ho snakka naturleg sunnhordlandsdialekt. Men namn og dialekt høvde helst litt dårleg til kvarandre. Eit forsiktig spørsmål brakte fram forklaringa: Delvis fransk bakgrunn og delvis oppvekst i Montpellier ved den franske middelhavskysten.

Skaala og Skaaluren:

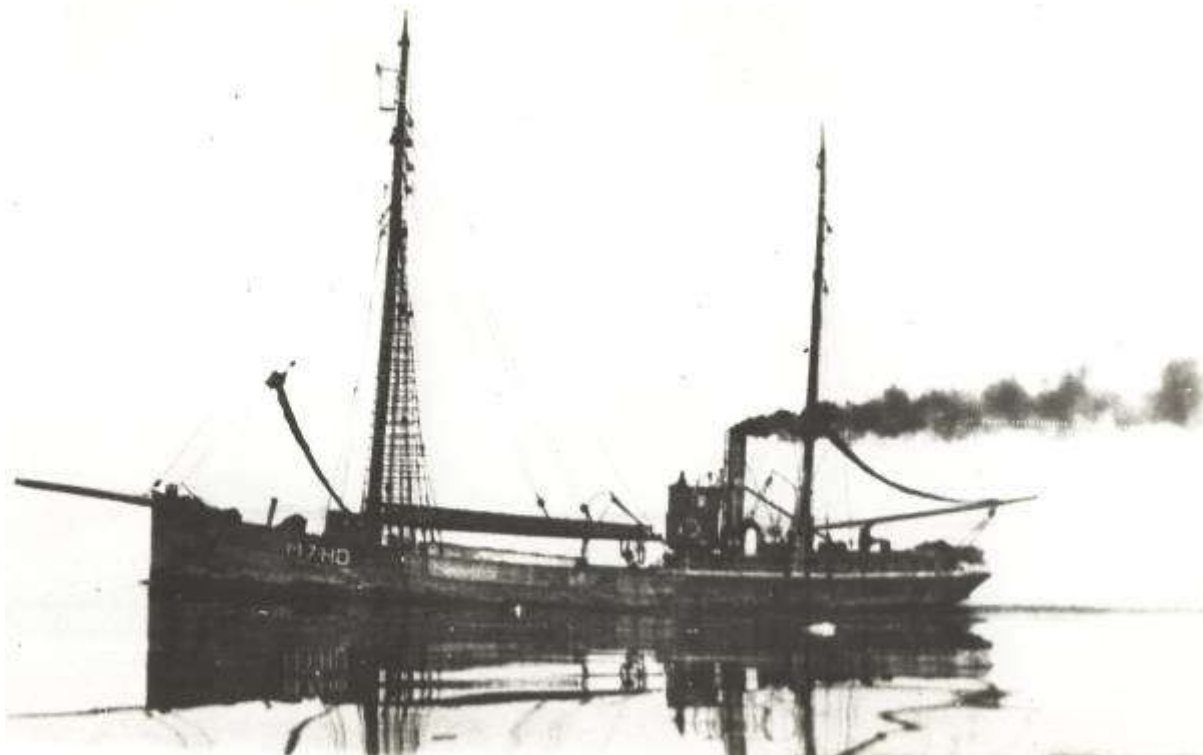
Natacha viste seg positiv og tenestevillig. Det første ho hjelpte til med, var å forklare skiljet mellom båtbyggjarane Knut Skaala (Skaale) og Knut Skaaluren. To skipsbyggjarar i same bygd, med same fornamn og stor likskap i etternamna – det er opplegg til forvirring og mistyding. Truleg har fleire enn eg gått seg vill i spørsmål om Skaala og Skaaluren. Skaaluren var treskipsbyggjarar i fire generasjonar: Tørres K. Skaaluren (1822-1907), Knut



Omvisar Natacha Souyris saman med ein modell av Furenak Foto: M. Sefland

T. Skaaluren (1949-1911), Tørres K. Skaaluren (f. 1885), Knut T. Skaaluren (f. 1916).

Skipsbygginga starta i Skålafjæro i 1855. Skaaluren Skibsbyggeri bygde omlag tre hundre større og mindre trebåtar (Brosjyre Skaalurensamlinga). Blant desse var ei lang rekkje ishavsskuter. Åra frå 1900 til 1920 var ein viktig periode for bygging av ishavsskuter. Av ishavsfartøy bygde Skaaluren – her i alfabetisk rekkefølge – *Admiralen*, *Alekto* (seinare namn *Fryser I*), *Arctic*, *Arktos*, *Blomen*, *Brandal*, *Dret* (seinare namn *Ringsel*), *Drot* (seinare namn *Is-Ola*), *Hanseat*, *Haugen*, *Herkules*, *Hjaltland* (seinare namn *Polar*), *Hvitefjeld*, *Isfjeld* (seinare namn *Veiding*), *Kap Flora*, *Polarstrøm*, *Skjold* (seinare namn *Isspurven*), *Sylphide*, *Sælfangeren*, *Uda*, *Vea*, *Veidemann* og *Øst*. - Største trebåt totalt frå Skaaluren skal ha vore *Knut Skaaluren* – ein dampbåt på 176 ft/683 brt som vart levert til C. H. Sørensen i Arendal i 1900. Blant dei noko større trebåtane frå Skaaluren-verkstaden var også passasjer/turbåten *Brand IV*, som vart levert til Bernt Fauske i Sykkylven i 1938 (Skaaluren-oversynet).



Brandal ein gong i tidsromet 1920 - 1934. (Foto: Ishavsmuseet, fotosamlinga.)

Den andre kjende båtbyggjaren i Rosendal var Knut J. Skaala (Skaale) (1843-1900). I somme oversiktar figurerar han under namnet Knut J. Næs (Nes), venteleg fordi båtbyggeriet hans låg på eit nes ikkje langt frå Skålafjæro. Knut J. Skaala gjekk i lære hos Tørres Skaaluren den eldre. Nettopp Knut J. Skaala bygde den truleg mest kjende av alle skutene som nokon gong vart bygt i Rosendal, nemleg Roald Amundsen si *Gjøa*. Etter våre opplysningar døydde Knut J. Skaala i 1900, berre 57 år gammal. Han fekk altså ikkje oppleve at Amundsen erobra Nordvestpassasjen med *Gjøa* i åra 1903-06. Andre kjende ishavsskuter bygt av seinare generasjonar ved Skaala-verkstaden var *Malula* (seinare namn *Selis*) og *Furenak*. Også Knut J. Skaala fekk ein båt nemnt etter seg. Verkstaden leverte ein motorkutter på om lag 70 fot til Steinkjer i 1908. Båten fekk namnet *Knut Skaale*.

I tillegg til båtbyggjarane Skaaluren og Skaala kjenner vi også namnet på ein tredje båtbyggjar i Rosendal, Gjert Eidsvik. Han bygde ishavsskuta *Fakstind*, som vart levert til Dyrøy i Troms i 1917 (Fartøyregister).

Ishavsskuter bygt i Rosendal – av ukjend båtbyggjar:

I tillegg til dei skutene som kan sporast tilbake til ein bestemt båtbyggjar, er fleire skuter nemnt i registera med Rosendal som byggjestad, men utan at nokon bestemt båtbyggjar er nemnt. Blant slike er – også her nemnt i alfabetisk rekkefølge: *Agil*, *Fremtid* (seinare namn *Brattnes*), *Hvalen III*, *Ishav*, *Norrøna III*, *Rolf* (seinare namn *Polen*).

Kort og lang levetid:

Fleire av dei Rosendal-bygde skutene hadde si tid i ein tidleg fase av ishavsdrifta. Nokre av dei forliste allereie under første verdskrig, somme som krigsforlis i farvatna utanfor innløpet til Kvitsjøen. Kortaste karriere på ishavet hadde truleg *Fryser I* (ex *Alekto*) og *Blomen*. *Fryser I* var ein stor lastebåt (ca 160 ft/ca 550 brt). I 1934 vart båten utrusta for selfangst og forliste i Vestisen på sin første fangsttur. Mannskapet frå *Fryser I* vart teke opp av *Polarbjørn*. Fleire

andre sunnmørsskuter deltok i ein freistnad på å berge *Fryser I*, men det enda med at skuta gjekk ned. *Blomen* av Gratangen fekk ein liknande lagnad som *Fryser I*. Skuta forliste nær Kapp Kanin i 1924, på sin første tur på ishavsfangst. *Blomen*-mannskapet berga seg ved å ta seg i land til eit fyr på Kapp Kanin.

Blant Rosendal-bygde ishavsskuter var *Brandal* og *Furenak* blant dei mest seigliva, med nær 70 år i teneste. Både *Brandal* og *Furenak* gjekk i løpet av åra gjennom større ombyggingar og fornyingar. Særleg *Brandal* framstod etter andre verdskrig som ei ny skute, sjølv om fornyinga formelt var ei ombygging. Hammerfest-skuta *Is-Ola* (ex *Drot*) vart om lag jamgammal med dei to sunnmørsskutene. Ho hadde rettnok passert 70 då ho forliste ved Svalbard i 1977, men i sine første seks år var ikkje skuta i ishavsdrift (Fartøyregister).



Gjøa:

Den eldste av dei Rosendal-bygde ishavsskutene er *Gjøa*. Skuta vart levert til tingaren Asbjørn Sexe i 1872. Ho fekk namn etter kona til tingaren:

Gjøa Sexe. Skuta fekk fasong av jakt og var knapt tenkt til ishavsdrift ved bygginga. Etter eit havari i Lofoten kjøpte skipper Hans Chr. Johannesen frå Tromsø vraket. Etter reparering i 1884 brukte Johannesen *Gjøa* til variert ishavsfangst i farvatna frå Novaja Semlja i aust til Aust-Grønland i vest. I den farten hadde skuta berre segl til framdrift.

Roald Amundsen overtok *Gjøa* i 1901, og han hadde skuta på selfangst ved Svalbard ein sesong, før han tok til med klargjering av *Gjøa* for ekspedisjonen gjennom Nordvestpassasjen. Skuta vart isforsterka, fekk større lugarkapasitet og vart utstyrt med ein motor på 13 hk av fabrikatet Dan. Skipsbyggjar Colin Archer, som bygde polarskuta *Fram*, skal ha inspisert *Gjøa* etter ombygging og utrustning. Archer skal ha sagt at *Gjøa*, med si skrogform, ville heve seg i isskruing på same måte som *Fram* gjorde (Kjær 2005).

Etter ekspedisjonen gjennom Nordvestpassasjen vart *Gjøa* verna som kulturminne. Frå 1909 til 1972 stod ho på land i Golden Gate Park i San Francisco. Som hundreåring vart ho i 1972 frakta til Oslo og sett på land utandørs ved sida av Framhuset på Bygdøyenes (Kjær 2005). Med tanke på vidare vern som kulturminne er det nærliggjande å spørje om ikkje dei rette

krefter bør samle seg og gjere det same med *Gjøa* som Ishavsmuseet i Brandal har gjort med *Aarvak*, nemleg reise eit vernebygg over skuta. Ein kan også godt forstå visse utsegner i Rosendal: Kulturverninteresser i bygda skulle gjerne ha sett *Gjøa* flytt til Rosendal for varig vern der (Bogegård: Personleg fråsegn).

Tragiske forlis:

Ishavsdrifta har hatt sine store forlisår med stygge tragedier: 1917, 1939 og 1952 som dei verste. Rosendal-bygde skuter gjekk tapt med heile menneskapa i alle dei nemnde ulykkesåra. I orkan i Vestisen i 1917 forsvann sju skuter med meir enn 80 mann sporlaust. Blant dei sju skutene var både *Admiralen* av Bergen/Ålesund, skipper Karl H. Brandal, og *Arctic* av Ålesund, skipper Gotfred Brandal, begge skutene med menneskap på 12. Både *Admiralen* og *Arctic* vart bygt av Skaaluren-verkstaden.

I 1939 kom Tromsø-skuta *Polar* vekk med 14 mann i storm i Vestisen. Skuta vart bygt av Skaaluren og levert under namnet *Hjaltland* til tingar i Ibestad. Ein del år tilhørde skuta eit oljeforetak i Oslo og hadde namnet *Shell 26*. Deretter overtok ishavsreiarar i Tromsø og gav skuta namnet *Polar* (Schjelderup-arkivet). Skipper på ulykkesturen i 1939 var Albert Bergesen. Han overtok som skipper kort tid i forvegen. Han var nettopp komen heim etter å ha vorte berga frå ishavsskuta *Isfjell* då den skuta forliste i orkan sør-vest av Island på veg til selfangst ved Newfoundland (Nordanger 1980).

Den siste store ulykka innan ishavsdrifta var i orkan i Vestisen i 1952. Då kom fem skuter med 78 mann vekk. Ei av desse skutene var den Skaaluren-bygde *Ringsel*, ei av dei mest kjende skutene frå Tromsø. Ho kom vekk med 14 mann. Skuta vart levert som seglfartøy under namnet *Dret* til Karmøy i 1912. Skuta skal ha vorte konstruert av flygar og polfarar Tryggve Gran (Hansen 1998). Gran er truleg mest kjend for flyturen over Nordsjøen frå Skottland til Jæren i 1914. I tidsrommet 1910-13 var Gran i Antarktis som deltakar i Robert F. Scott sin sørpolsekspedisjon. Han var også med *Veslekari* i leitinga etter Amundsen i 1928 (Ellefsen og Berset 1957).

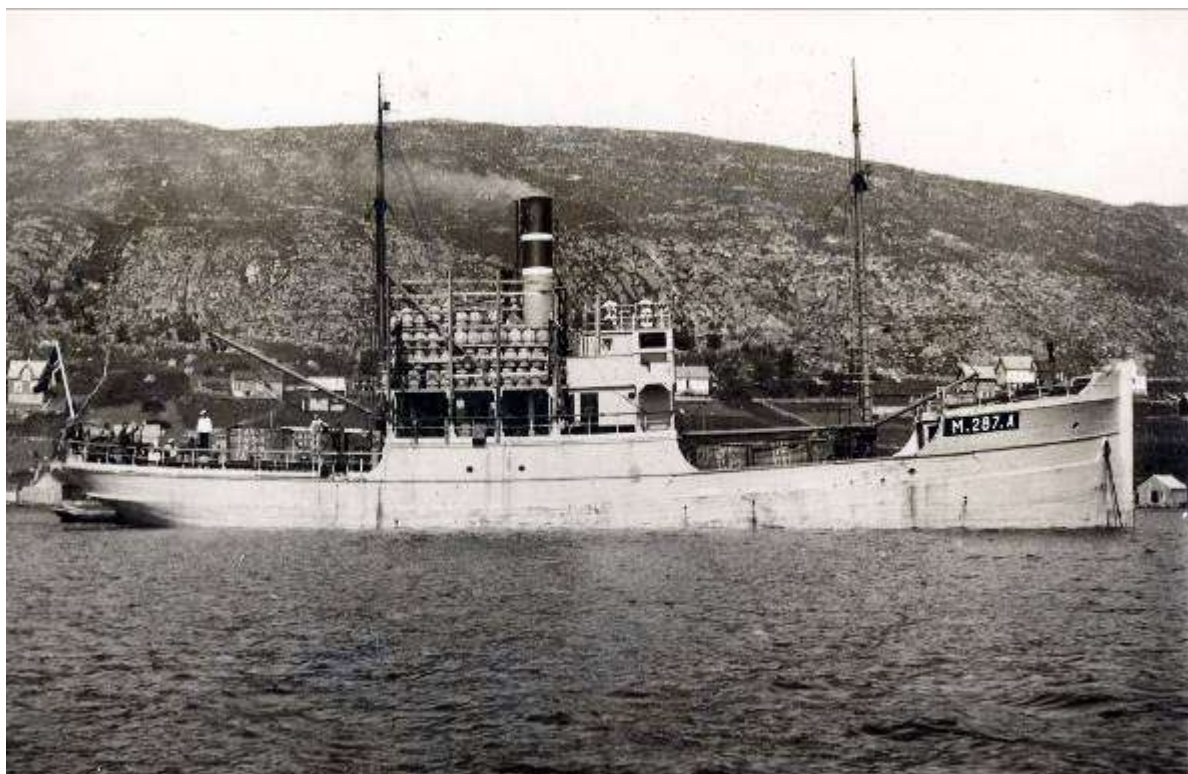
I 1916 fekk *Dret* motor og vart selt til Tromsø, der ho fekk namnet *Ringsæl*. I 1938 vart skuta kjøpt av den franske greven Gaston Micard. Han gav skuta det franske namnet *En Avant (Fram)* og brukte henne som ekspedisjonsfartøy for ein overvintringsekspedisjon til Nordaust-Grønland 1938/39. Etter Micard-ekspedisjonen fekk skuta tilbake namnet *Ringsæl*. Sommaren 1940, etter at Norge var okkupert av tyske styrkar, sende Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser to ishavsskuter med forsyningar til norske overvintrarar på Aust-Grønland. *Veslekari* gjekk til Nordaust-Grønland, der skuta vart oppbrakt av eit alliert marinefartøy. *Ringsæl* gjekk til Sør-aust-Grønland, og skuta greidde å kome seg uhindra tilbake til Tromsø. Frå den meteorologiske stasjonen Torgilsbu hadde *Ringsæl* med heimover ekteparet Eggesvik og den halvanna år gamle dottera deira som vart fødd på stasjonen etter vinteren 1939. Seinare under krigen hadde okkupasjonsmakta hand om *Ringsæl*. Ved eit eigarskifte like etter krigen vart det ei endring i stavemåten av namnet på skuta, frå æ til e. Då *Ringsel* forliste i Vestisen i april 1952, stod Rieber i Tromsø som eigar. Skipperen på ulykkesturen heitte Terje Johnsen (Fartøyregister; Hansen 1998).

Krigsforlis:

Vi kjenner til tre tilfeller der Rosendal-bygde ishavsskuter gjekk tapt ved krigsforlis. *Vea* vart bygt av tre av Skaaluren og levert som fiskekutter til Didrik T. Vea i Stavanger i 1911. I 1914 tilhørde fartøyet Kristoffer Meier Eriksen i Tromsø. Då målte fartøyet ca 70 ft/50 brt og fekk innsett ein motor av ukjend type. Under selfangst i Kvitsjøen i mai 1918 vart *Vea*

senka av ein tysk ubåt eit stykke nordaust for Svjatoi Nos. Mannskapet vart berga og kom heim med andre norske skuter (Fartøyregister; Hansen 2000).

Arktos vart levert frå Skaaluren til Haugesund i 1919. Då Norge vart okkupert i april 1940, var *Arktos* på selfangst ved Newfoundland. På den tid høyrde skuta heime i Brandal. Eigarar var Karl Karlsen og Bernt Marø, sistnemnde også skipper på skuta. Newfoundlandsturen i 1940 var første – og einaste – ishavstur *Arktos* gjorde etter ei større ombygging der dampmaskinen vart erstatta av dieselmotor. Etter at fangsten var avslutta, kom *Arktos* saman med dei andre norske Newfoundland-skutene inn under Nortraship sin administrasjon. I september 1940 var *Arktos* på veg frå Nova Scotia til Newfoundland med ei kollast. I tett skodde gjekk skuta på grunn på sørkysten av Newfoundland. Mannskapet vart berga, men sjøen braut ned vraket (Ottesen 2001).



Arktos ein gong i tidsrommet 1931-1938, medan Elling Aarseth disponerte skuta.

Malula vart bygt av Skaala-verkstaden og vart levert i 1917 til Espevær Fangst- & Fiskeriselskap, ved Berner Garvik. Deltakar i foretaket var også den russiske adelsmann og offiser Mikhail Rostchakowsky, som hadde flykta til Norge under den russiske revolusjon. Hans deltaking i foretaket var grunn til at skuta fekk det russiske namnet *Malula*. På 1930-talet høyrde skuta heime i Tromsø, under namnet *Selis*. Etter at alle sivile på Svalbard vart evakuert i 1941, skulle øygruppa gjenerobrast for dei allierte året etter. *Selis* og isbrytaren *Isbjørn* var fartøya i Operasjon Fritham, den første allierte framstøyten, i mai 1942. Begge fartøya vart bomba ned av tyske fly i isen utanfor Barentsburg, med tap av mange liv (Buvik: Personleg fråsegn; Schjelderup-arkivet; Nordanger 1980; Wikipedia).



Malula i Haugesunds-tida 1921-1932. Foto: Ishavsmuseet, fotosamlinga.

Over til stål:

I 1953 leverte Skaaluren sin første stålbåt, ein fiskebåt til Øygarden. Siste trebåt vart levert til Troms i 1955. Blant dei siste trebåtane frå Skaaluren var minesveiparen *Vosso*, som vart levert i 1954. Etter 1955 kom fiskebåtar, ferjer og andre fartøytypar av stål på rekkje og rad, men ingen ishavsskuter. Møre og Romsdal Fylkesbåtar fekk levert ferja *Raana* frå Skaaluren i 1957. Året etter fekk Record & Vigra Rutelag levert *Øyferga* frå Skaaluren (Skaaluren-oversynet). Den sistnemnde gjekk inn i ruta mellom Ålesund og Valderøya. Det var same året som flyplassen på Vigra vart tatt i bruk. *Øyferga* vart del av tilbringartenesta til flyplassen og kom dermed inn i ei viktig omlegging av kommunikasjonane på Sunnmøre.

Nokre leveringar til andre land:

I 1930 leverte Skaaluren ei ishavsskute til Sovjetunionen. Skuta fekk namnet *Leningradsovjet*. Dette var om lag på same tid som Gravdal Skibsbyggeri på Sunde (Opsanger) bygde tre ishavsskuter for Sovjetunionen. Dette var også om lag samtidig med at Bolsønes MV i Molde leverte tre ishavsskuter til Sovjetunionen (Gravdal-oversynet; Bolsønes-registeret). Frå 1950-talet og fram over vart ei rekkje fiskebåtar levert frå Skaaluren til Island. I same tidsrom vart fleire lystbåtar på opp til 150 brt levert frå Skaaluren til California, og ein lystbåt i aluminium på 50 brt vart levert til Florida. Skaaluren leverte også ein rutebåt på ca 120 brt til Uddevalla i Sverige og ein reketrølar til Kuwait i same tidsrom (Skaaluren-oversynet).

Nokre andre maritime verksemder i Sunnhordland:

Rosendal var ikkje den einaste staden i Sunnhordland der det var stor båtbyggjarverksemd med fartøy av tre. Så langt det gjeld ishavsskuter var der i alle fall to verksemdar som dreiv på om lag same nivå som Skaaluren i Rosendal. Dei to var Hans Gravdals Skipsbyggeri på Sunde og Gunvald Ottesens Skipsbyggeri i Sagvåg på Stord. Desse verkstadane bygde fleire kjende ishavsskuter til Sunnmøre. Elles fanst det ei rekkje mindre båtbyggjarverksemdar, blant anna på Varaldsøy og i Halsnøy. Fleire av ishavsskutene som vart bygt i Sunnhordland, fekk dampmaskinar frå Bergens MV, Laxevaags Maskin- og Jernskipsbyggeri og Mjellem & Karlsen MV i Bergen. Men fleire av skutene som vart bygt for tingarar på Sunnmøre, vart segla nordover utan maskinar. Fleire av desse fekk innsett dampmaskinar bygt ved verkstader i Ålesund og Kristiansund etter at dei kom fram til heimtraktene. Etterkvart som fiskeflåten vart motorisert og forbrenningsmotorar erstatta dampmaskinane i større fartøy, vaks M. Haldorsen & Søn (seinare namn Wichmann Motorfabrikk A/S) på Rubbestadneset til å bli ei hjørnesteinsverksemd i Bømlo kommune (Møklebust 1993).

Skipsindustri i Kvinnherad i dag. Eit par døme:

I 1950-åra hadde Kvinnherad om lag tjue større og mindre skipsbyggeri. Framleis har kommunen verksemdar innan skipsindustri. Eidsvik Skipsbyggeri AS i Uskedalen vart starta i 1929. Fram til 1956 leverte verksemda små og mellomstore trefartøy. Frå 1956 leverte verksemda stålfartøy. I løpet av åra leverte verksemda ei rekkje fartøy av ulike typar til dei fleste landsdelar, også til Sunnmøre. Litt meir eksotiske innslag var levering av fiskefartøy til Mexico og Ghana og eit forskingsfartøy til universitetet i Qatar. I 2009 leverte verksemda eit offshorefartøy. Skroget vart bygt i Tyrkia og slept til Uskedalen for ferdiggjering der (www.eidsvik.no).

Eit anna foretak i Kvinnherad er Ulltveit-Moe-verksemda Umoe Schat-Harding AS, som produserar livbåtar og davitsystem (A. Hansen: Personleg fråsegn). Verksemda har hovudkontor i Rosendal og elles avdelingar i fleire europeiske land. Eitt av produkta frå verksemda er stuplivbåtar. Sommaren 2009 – ei tid etter vårt besøk i Rosendal - vart det i bygda gjennomført tekniske prøver med stuplivbåt med sikte på å oppnå godkjenning av prototype. Med full last og ei totalvekt på nær 30 tonn vart ein stuplivbåt sleppt frå ulike høgder opp til 55 meter. Etter fall frå den høgde gjekk livbåten minst 11 meter under havflata, før oppdrifta overtok og båten kom til overflata igjen. Som følge av stupet fekk båten også god framfart, bort frå flytekrana som stupet vart gjennomført frå. Å kome bort frå fartøy eller installasjon som skal evakuerast, er naturleg nok eit viktig moment. Etter testprogrammet hadde livbåten ingen ytre teikn til skader (www.skipsrevyen.no). Prøvene vart sagt å ha vore vellykka. Vi reknar med at under testane var båten utstyrt med instrument som registrerte dei fysiske påkjenningane folk i båten ville bli utsett for under slik evakuering.



Furenak under bygging i Skålafjøra. Foto: Ishavsmuseet, fotosamlinga.

REFERANSAR

Informantar: Anne Bogegård, Gunnar Buvik, Alester Hansen, Natacha Souyris, Sissel Aarseth og ein uidentifisert gruppeomvisar ved Baroniet Rosendal.

Brosjyrer:

'Baroniet Rosendal 2009'.

'Skaalurensamlinga. Skipsbyggingsmuseet i Rosendal'.

Nettstader:

www.baroniet.no

www.eidsvik.no

www.skipsrevyen.no/nyheter/29172.html

Wikipedia.

Arkivalia:

Arkivet etter Schjelderups Sælfangstrederi, ved Tore W. Topp, Hamar.

Fartøyregisteret ved Ishavsmuseet Aarvak, Brandal.

'Oversyn over fartøy bygd ved Skaaluren Skipsbyggeri frå 1865 til 1980' (I Skaalurensamlinga, Rosendal).

'Nybygg frå Gravdal Skipsbyggeri' (Oversyn, via Sverre Bolsønes, Molde).

'Byggeregister 1892-1984. Bolsønes Verft'. (Oversyn, ved Sverre Bolsønes, Molde).

Litteratur:

Ellefsen, Einar S. og Odd Berset: Veslekari. En fortelling om is og menn (1957).

Hansen, Odd M. Heide: Ishavsskutenes historie II (1998).

Hansen, Odd M. Heide: Ishavsskutenes historie III (2000).

Kjær, Kjell-G.: 'The Arctic vessel Gjøa'. Polar Record 41 (2005).

Møklebust, Anne Grete (Red.): Bilder fra en utvikling. 90 år. Wichmann 1903-1993 (1993).

Nordanger, Trygve: Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939. (1980).

Ottesen, Johan: Ishavsskuter (1999).

Ottesen, Johan: Ishavsskuter II (2000).

«Floren» -karane først med landstasjonar.

Då skipper Liavåg omkom – og Adolf Brandal skreiv sitt Grønlands dokument.

Eit 100 års minne.

Den 27. august 2009 var det 100 år sidan karane frå «Floren ekspedisjonen» kom tilbake til Ålesund. I denne forbindelse trykker Isflaket denne artikkelen som stod på trykk i Sunnmørsposten 28. desember 1966.



Eit gripande avsnitt av den innsatsen brandalingane har gjort under islandet.

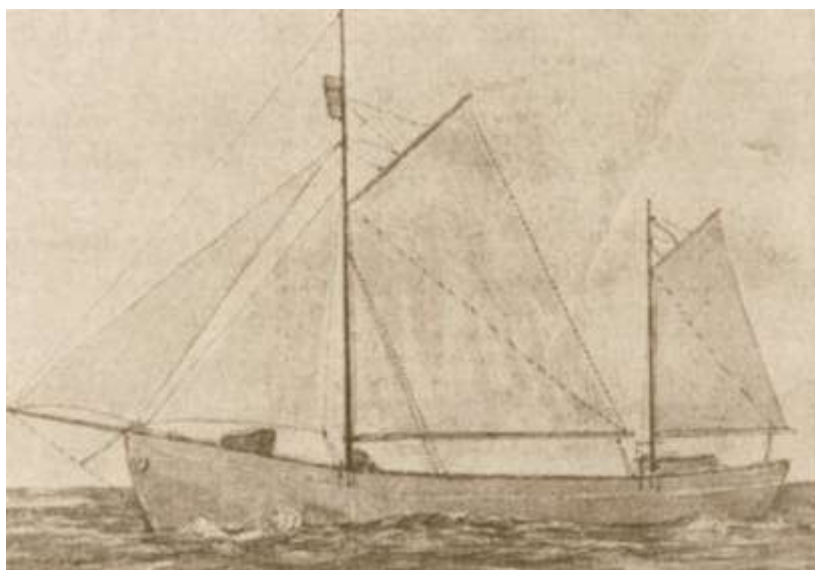
Av Knut Kaldhol.

Brandalingane var pionerar for den sunnmørske ishavsfangsten. Mange er dei menneskelagnader som er knytte til ishavssoga frå denne vesle bygda, mange er sogene om skuter og forlis. Brandal har stoff nok til ei bygdesoge for seg sjølv, ja eit ikkje lite avsnitt i Norges-soge. Men dei gamle skipperane og veteranane har etterkvart falle frå, og no er berre få att som kan fortelje. Ein mann har likevel sytt for at komande slekter kan få lese litt om kampen oppe i islandet. Det er Adolf Brandal med dagboka si frå overvintringsekspedisjonen med «Floren» i 1908 – 1909.

Den sunnmørske fangsten under Grønland kan daterast attende til 1900, då Peter S. Brandal gjekk heilt opp til Claveringsfjord. Han var der kvart år sidan til 1908. Like eins fangsta bror hans, Kaptein Ole S. Brandal under Grønland dei same åra, og ei tredje bror, Lauritz S. Brandal, i 1904, i 1906 og 1908. Men alt frå 1890 åra hadde selfangara frå Sør og Austlandet fangsta utanfor kysten av Aust-Grønland. Den første norske overvintringa på Aust-Grønland som vi kjenner til, var i 1893-1894 med skonnerten «Ino» av Kristiania, som overvintra ved Kulusuk med det føremål og drive fangst samstundes som dei skulle handle med dei 300 eskimoane som budde ikring. Den første overvintringa med faste stasjonar på land og som berre hadde til føremål og drive fangst, var likevel ein brandalsekspedisjon -

«Floren» -karane. Det er litt om denne ekspedisjonen vi skal fortelje her. Skipperen, Sevrin Liavåg, drukna under ei bjørnejakt, og det var skyttaren på turen, Adolf B. Brandal, som med dagboka si skulle levere eit viktig dokument når det gjaldt Grønlandssaka og dei norske rettane som framleis er aktuelle der borte.

Teikning av «Floren».



Dagboka gjekk som føljetong i Sunnmørsposten i 1910, men vart først i 1930 utgitt av Norges Svalbard og Ishavsundersøkelser i kommisjon hos Jacob Dypwad. Boka vart sidan omsatt til både tysk og engelsk, og vistnok fransk, men her heime har ho nok vorte gløymd av alle som ikkje har hatt spesiell interesse av denne historia. Det er synd då boka er spennande som ein roman. Hans knappe stil og korte skildringar og tankeflukter er fortetta av liv, og han syner ein naturgivnad til skrivekunsten som plasserer boka i klasse med gode villmarksforteljingar.

Grønland lokka.

Mellom fangstfolk på sunnmøre som hadde drive sommarfangst under Aust-Grønland, hadde det ofte vore diskutert om det ikkje skulle lønne seg og overvintre der borte for å drive fangst. Dette førte til at skipper Sevrin Liavåg (var egentlig frå Hjørungavåg men hadde flytt til Brandal) som hadde vore med «Minna» under Aust-Grønland, fekk bygd og utrusta eit lite farty for å prøve ei slik overvintring. Det vart ei seglskute på berre 37 brutto tonn, bygd av Hans Gravdal i Sunnhordland, og ho fekk namnet «Floren». Det var Sevrin Liavåg og kjøpmann H. Koppernæs i Ålesund som eigde henne.

Dei tok til med utrustninga for turen i mai 1908. Alle forsyningane vart gjorde med sikte på at dei kunne verte borte i to år. Dei hadde med seg 100 hl kol, 40 hl salt, 30 sekkar mjøl, 10 sekkar poteter og kaffi, gryn, sukker, hermetikk, saft, krydder, smør osv. Dei tok og ombord material til eit par hytter. For å kunne setje skuta på land, så dei kunne berge henne sikkert over vinteren, hadde dei med gangspel, blokkverk og stålkabel. Kvar mann var godt forsynt med personleg utstyr, og dei hadde eit bra forråd av lesestoff til tidsfordriv på uversdagar på vinteren. Det synt seg og at det gjekk godt med helsa deira, dei streifa mykje rundt på turar og heldt seg i form, og dei hadde bra med grønnsaker. Då gjekk det mykje ringare på overvintringa som Webjørn Landmark gjorde med motorkutteren «7.de Juni» året etter. Der vart tre mann alvorleg sjuke av skjorbuk, og ein mann døydde om vinteren.

Fangst av rev og bjørn

Fangsten vart det ikkje så overlag mykje av. «Floren» kom attende til Ålesund i august 1909 med 60 blå og kvitrev, og noko kvalross og bjørneskinn. I midten av september før overvintringa, hadde Liavåg prøvt å sigle til Island med nokre levande moskuskalvar som dei rekna med å få 7.000,- kroner for. Tre mann skulle då vere att og overvintre. Men «Floren» klarte ikkje og kome seg ut av isen. Hadde Liavåg greid dette, hadde han nok kome heimatt i live han og.

Utanom skipperen Sevrin Liavåg og skyttaren Adolf Brandal, var desse med på «Floren» ekspedisjonen: Peder E.P. Brandal, (Mura-Peder) frå Brandal, Mathias L. Hjellevold frå Borge i Lofoten, Johannes Dreyer Larsen frå Helgeland, Baard I. Berge frå Sogn og Johan A. Hareide frå Leines ved Bodø.

Dei siglde ut på turen 18. juni 1908, etter og ha teke farvel med kjente og kjære, og «Mens vi siger udover med kurs for staurundet, bringer de os en sidste hilsen i form af viften med lommetørklæder.» 27. juni sigler dei inn gjennom isen, 3. juli kunne dei la ankeret gå ved Kvalrossøya.

Skuta skal opp i fjøra

Det vart mykje strev i dagan framover for å finne ein plass der dei kunne hale skuta opp for vinteren. Dei prøvde både



Adolf Brandal

på Sabineøya og Kvalrossøya, men til slutt vart det på Griper Roads. Vi skal ta med dein eine av Adolf Brandal sin dagbokrapport om dette: «Torsdag 16de juli. Tørnede ud, drak vor kaffe og begyndte at hale tot vore fortøininger men det viste sig da, at ankeret gav efter, altsaa ingen holdebund. Der kunde vi umulig ligge. Gik isen op hele fjorden, havde vi vind og sjø ned på os, samtidig med at isen driver ind fjorden, og når strømmen vender ud igjen da tvinger skuden op på holmen, hvilket kunde resultere i at faa den ødelagt – især da holmen består af ujevne bjergknatter. Altsaa anden gang mislykkedes forsøget paa at finde et passende sted, hvor vi kunde gjøre regning med at bjerge skuden over vinteren. Jeg maa ærlig tilstaa at humøret sank under det normale. Men efter og ha summet os lidt, tog skipperen og jeg baaden for at se os lidt om. Paa nordostlandet var det ingen mening om at lægge fartøiet. Vi undersøgte paa nordsiden af en holme, som vi har døpt «maageholmen». Der var dypt klos i holmen, men da isen laa lige i, nytted det ikke at fortøie der heller, hvorefter vi rodde langs fastlandet henimot Griper Roads, hvor vi fant fin steinbund og passe dypt til, at det kunde nytte at gjøre et forsøg.

Vi bestemte os for at gjøre et forsøg hvorefter skipperen og jeg begunte at grave en grøft ca 2 alen dyp, hvor vi vilde lægge ned en stok til at gjøre fast gjeine og gangspill.

Vi sendte 4 af mannskapet over til Hvalrosøen efter gangspillet, en rende samt en del andet. Tog op vore fortøininger og bugserede skuden paa plads. Efter saa mange mislykkede forsøg paa at faa skuden til at flyde op paa bedding paa alminnelig maade bestemte vi os til at



krengte den over paa siden, lægge planker under den og hale den op slig, at den glider paa kjølen og siden med breidsiden vendt mot land.

Vi besluttet at arbeide saa lenge at vi havde faat allting færdig, ta natten til hjælp. Saa nu da det er begynt paa næste dag, kan vi glæde os med, at den staar et godt stykke oppe i fjæren. Vi har indstilt og skal tage os en blund. Vestl.vind som jager taagen ned efter fjeldet, men det hindrer dog ikke solen fra at sende sine straalere for at varme os og tørre vore klær.»

Dagen etter, fredag, heiter det at «Vi begynte, straks det var flod at hive skuden en 3 alner, hvorefter vi gjorde fast, da vi antok, at den var udenfor foreløpig fare. Da ophalningsapparaterne skal staa klar til at benyttes, hvis det paakræves, kan vi ta det med større ro nu. Stueren har i dag havt et rummelig kjøkken. Vi satte byssen paa land, da det ikke var videre behaglig at bake brød i en ovn som heldet mod ham med en 45 graders vinkel. Et seil har han hængt op til værn mod vinden, og hvor han kan staa i ly, mens han stiller i stand sitt brød.»



*Gangs
pelet
som
dei
skulle
drage
på
land
«Flore
n»
med,
er i
dag
og
finne
på
Ishavs
musee
t.*

**Hytte
byggi
ng
ved
Griper
r
Roads**

Alt dagen deretter att, laurdag, tok dei til og arbeide på huset sitt. Det er då sjølve hovudstasjonen ved Griper Roads, der skipperen Sevrin Liavåg og hans lag heldt til. «La ned gulv, retted op spikerslag og bordklædde en væg. Mellom bordklædning og paneling fylder vi sand, hvilket vi tror skal være godt baade for at holde varmen og tillige mæd at det skal være tungt for de gode Herrer høststormene. Vi afsluttet arbeidet hendimot midnat. Sur vind, taage.»

Måndag 20. juli noterer Adolf at: «Kl. 8 kom «Elf», skipper Johan Olsen, hit ind. Havde været i Danskestrædet, faaet der 100 dyr, havde været i Isafjord, Island. «Herkules» ogsaa «Union» vilde nordover ogsaa hjem.»

Etter det vi kan sjå av andre kjelder, var Ole S. Brandal førar av «Union» denne turen.



Liavåg-hytta.

«Eskimohovedets kjæveprydelse»

Fredag 31. juli drog dei avstad for å bygge hytta på Kapp Borlase Warren, ved innlaupet til Claveringsfjorden. Slik er skildringa av staden der Adolf og kameratane skulle bu vinteren over:

«Vi ankom til vort bestemmelsested kl 11 ½ . Gik starks i gang med at koge kaffe og gjøre i stand et telt, som bestod af en mesan, som vi lagde over nogle bord over en revne i fjeldet. Mens kaffen kogtes, saa jeg mig litt om paa stedet. Fra fjæren og opover en 30 alen er fjorden græs bevokset, men saa begynder sten og sand, hvor du vender øiet hen – her som nesten overalt paa Grønland. En masse ben laa strødde om overalt, især ben efter hvalros, moskus, ræv, hare og sæl. Nogle stenhauer undersøgte vi for at se, om der kunde finnes noget som gav os oplysning om det var længe siden eskimoer havde boet her. En del aflange stenhauer, som vi antok maatte være grave, saa vi over, dog uden at grave i dem. I en af dem fant vi hovedet af en mand. Tæt ovenfor det sted, hvor vi holdt til med kaffekogingen, og hvor vi spiste, laa hovedskallen samt øverste kjæveparti af enten et halvvoksent barn eller en kvinde. Det saa ud til af ha vært et velformet ansigt. Og saadanne hvide velfomedede tænder! De var ikke ødelagt af formegen kaffe og andre substanser som fordærver vore tyggeredskaper. Jeg maatte sandelig i mit stille sind misunde eskimohovedet dets snehvide kjæveprydelse, der det laa paa en liden fjeldknaus et par alen fremfor mig, mens jeg sad der og spiste haard kavring og drak min glohede kaffe.»

Det er sagt om Adolf Brandal i heimbygda at han av natur var som ein skjerpar i fjell og fjøre. Dette inntrykket får vi og av skildringane hans i dagboka både av dyrelivet og naturtilhøva på Grønland.

På ei utflukt i fjellet hadde Adolf funne skifer. Han og skipperen gikk opp seinare og grov i skiferen. «Skifersteen var der tilstede, dog var den noget blød, men vi kunde ikke benytte os av den, da adkomsten til sjøen var altfor daarlig».

Geologi og Grønlandssak

Denne ulærde brandalsfangstmannen har vist forstått meir av kva interesse nordmennene har hatt på Grønland enn mang ein politiker. I eit brev til dosent Adolf Hoel, leiaren for

Norges Svalbard og Ishavsundersøkelser då, skreiv Adolf Brandal i 1929: «På mine streiftog eller utflugter langs strand og dal forsøgte jeg at gjøre mig kjent med sten og bergarter, men trods min interesse for geologi, havde jeg ingen lærdom. Den eneste veiledning var en liten bog forfattet av Hans Reusch om mineraler, som vi havd med os, der kunde give mig et vink hvis jeg traf noget usedvanligt. Det er næsten vemodigt at tænke paa at først 20 aar efter har den norske stat sendt en geologisk og geografisk ekspedisjon dit bort for at gjøre sig kjent med forholdene. De forhold og lokaliteter som skulde og burde være kjent av vore traktatforhandlere med Danmark. Norge havde desverre ikke sin Mylius Erichsen at støtte sig til om landets topografiske og geologiske utseende, og resultatet blev at Danskene fik det beste av Øst-Grønland.

Utover vinteren inneheld dagboka skildringar av arbeidet med revefellene og skinna, jakt på bjørn, moskus, kvalross, hare og rype. Særleg er mange bjørnejakter livfullt skildra, likeeins turar etter proviant, og når karane frå dei to stasjonane vitja kvarandre. Ofte fortel han kva mat dei har laga til, og det ser ut til å ha vore bra kost: «Fredag 4. desember: Har kocht til middag. Middagen bestod af risensuppe med korinter i, dertil bjørnekjød, stegt og kocht i sause, samt en god del raadne, frosne poteter optinede og kogte smeltet varm is, smaker fortreffelig. Til aftens havregrynsgrød, spises med smør og sukker, af mangel paa sukker kommer man lidt sirup i samt drikker saft til».

Den store ulykkesdagen.

I den tida våren var komen med grønt bjørkelauv her heime, var det enno vinter der borte, men det ser ut til at dei så smått har teke til å bu skuta til sommaren då den store ulykka råka dei. Adolf skildra den dramatiske hendinga så enkelt at det er dobbelt gripande:

«Onsdag 12. mai. Da vi laa ombord i nat, har vi syslet med at skuffe sne langs skibssidene bort samt givet masten et strøk olje og tjæreblanding, hvorefter vi gik hjemover. Da vi var kommet hytten en 3 a 400 meter nær, oppdaget vi en bjørn komme travende indover langs stranden. Den var da kommet en 200 meter nær hytten. Peder og jeg la os ned paa sneen, mens Sevrin listed sig opover. Men et øieblikk efter havde den gjort vending og var i sprang udover. Kommen udover til nogle store grundiser stopped den og gav sig god tid. Johannes gik saa smaat efter den, og Johan skulde ta skierne paa og gaa i retning av Hvalrosøen for at træffe den der. Efter 2 a 3 timer kom Johan tilbage med det resultat, at han havde skutt bjørnen. Vi gjorde os klar til at gaa udover. Sevrin og Johan gik bene veien, da de havde ski. Peder og jeg maatte gjøre en omvei, da vi ingen havde. Vi maatte nemlig gaa langs stranden, til vi var ret ud for Griper Road og saa gaa østover paa nyere is, som det ikke ligger mye sne paa. Paa veien traf vi Johannes, som fortalte os, at der ude, hvor bjørnen laa, var der omtrent umulig at komme, da isen ikke bærer en mand. Johannes vilde hjem efter en hvalrosline og skikjælke til at ha for haanden. Vi to gik videre, men da det var taage, gik vi saa paa omtrent, til vi traf bjørnesporene. Lidt efter saa vi de to andre, som stod og saa udover isen. Da vi kom frem til dem var bjørnen liggende en 200 meter bortenfor den faste iskant paa lidt tykkere is end ved iskanten der vi stod. Vi prøvede isen, men den gav efter. Jeg gik et par skridt paa skierne, men isen gav ogsaa da efter, saa jeg vendte tilbage. Skipperen mente, at hvis to mand tog sig god fart med skierne paa, vilde det gaa godt. Skipperen og Johan tog sig da god fart og gled udover. De havde en line mellem sig paa en 5 a 8 favne, hvilken de holdt i med hænderne. Alt gik godt, til de var midtveis mellem os og bjørnen. Da gav isen pludselig efter, og begge to faldt næsten samtidig i vandet. Peder og jeg var ude af stand til at yde hjælp. Peder løb alt han orket indover isen for at naa Johannes, som havde taug og kjælke. Jeg var igjen for at opmuntre dem til at holde ud. Men da Johan havde mistet skierne og ikke havde noget hjælpemiddel, maatte han snart bukke under. Jeg opmuntred han, men han

greid det ikke lenger, da isen var saa glat og tynd at det ikke var raad at holde fast lenger. Og jeg maatte staa og se paa, at han sank.

Det eneste jeg kunde gjøre – og det gjorde jeg ogsaa – var at raabe til den almægtige Gud, at han vilde ta sjælen til naade, og jeg hørte at de to bad til sin Gud, at han vilde være dem naadig.

Imidlertid var Johannes kommet tilstede, og da var skipperen endnu over vandet, men linen var for kort. Vi raabte til ham, at han maatte prøve at svømme tversover den lille raak – han havde arbeidet sig i retning av bjørnen. Men svaret blev at han greid det ikke. Vi slog hvalroslinen om Johannes, og han krøb udover til did, hvor Johan blev borte, men et øieblik efter gled skipperen under og var borte. Det er et haardt slag for os. Vi har døiet savn og gjenvordigheder, men dette var det værste. Klokken var saa hen imod 12 midnat, da ulykken indtraf. Da vi kom hjem til hytten var klokken halv to morgen.»

At det var eit hardt slag, kan vi og skjøne av at Adolf nemner ikkje hendinga meir, berre at dei har «vært ude ved vokken der ulykken indtraf» for å lodde djupna.

Først laurdag 5. juni fortel Adolf om våren som no er komen.

«Vaar med elvesus, blomster og sang af fugle»

«Det var fint veir imorges da vi vaagnet. Solen skinner saa varmt, og smaafluglene sang saa vakkert oppe i bakkerne, saa det var en lyst. Taagen holdt just paa at sige bort, og det tegnet til at bli enrigtig god dag. Jeg tog mig en tur oppaa fjeldet for at se mig om, heldst for at kike ud over isen efter fangst. Det var varmt deroppe. I bakkehaldningene fik bræerne løbepas af solen, som smelted dem til smaa elve. Det er ordentlig vaar nu med elvesus, fluesummen, sang af fugle og ikke at forglemme vore gode Maase- og Ærfuglesværme, som holder til borte ved iskanten. Jeg saa de første blomster i dag for dette aar.»

Dei daglege notatane om heimferda er ei historie for seg som gir eit inntrykk av kva vikingferd det i røynda var å sigle over havet i ei lita skute. Etter og ha kava sidan siste dagane av juli med og kome seg ut av isen, fekk dei Jan Mayen i sikte 11. august. Dag etter dag på overseglinga klagar Adolf over at horisonten var så overskya at han ikkje fekk ta solhøgda. «Men vi finder vel frem til Norge ensteds». Ein dag «sprang underliget paa storseilet», eller dei «lagde ind to reb i storseilet, satte stormklyver til». Det er dårleg med farten «da skuden vistnok er fliset i bunden». Men 24. august «traf vi fiskedamper «Torberg» af Aalesund. Praiede og fik vide at de laa paa Aktivneset Nordvest af Rundø». Då dei nådde inn til Ålesund fredag 27. august «fik vi mange besøgende, som havde lyst at høre, hvordan vi havde levet derborte. Deriblandt professor Fridtjof Nansen, som laa i Aalesund med «Veslemøy». Maa sige, det gjorde godt at se de hjemmelige trakter igjen».

Det var unge karar som var med på denne turen, og mest alle er no døde. Severin Gaasnes Liavaag var fødd i Hjørungavåg i 1879, og var såleis 30 år då han drukna under isbjørnjakta på Grønland. Han var heil ung då han byrja på ishavet om bord i «Minna» med skipper Peter S. Brandal, så vart han skyttar der om bord, og i 1904 vart han førar på «Avance», som han var partreiar for saman med H. Koppernæs i Ålesund. Det var etter at «Avance» havarerte under sildefiske på Island dei to partreiarane kosta nybygget «Floren».

Johan A. Hareide var son av ein mann frå Hareid som var lærar i Leines ved Bodø. Han kom som berre ungguten hit til faren sine heimtrakter for å vere med på Ishavet, og vart berre 17 år gammal då han drukna saman med Liavaag.

Skuter som forliste – 15

D/S «Ishavet» forliste i Kvitsjøen den 12. april 1931. Skuta var eigd av Aalesunds Handelsbank A/S, og var bygd i tre i Hardanger i 1917.

Bruttotoasjen var 121 tonn og netto 56.

Skipper på turen var Johan Torvik, 48 år frå Ålesund. 1. skyttar var Arnljot Nedrelid frå Hjørungavåg, og maskinist Ingvald Berset, 43 år frå Frena.

Sjøforklaring etter forliset vart halde ved Ålesund Byrett den 13. mai 1931 med d.fm Sven Hofgaard som administrator. Sjøkyndige rettsvitner var havnefogd Chrisiansen og verftsformann Natvig.

D/S «Ishavet» var kaskotrygda for kr. 60.000,- det same som kaskotaksten. Dette var høgst uvanleg i dei tider. Som vi tidligare har sett har det vore vanleg med ¼ eigenandel. Ein kan difor stille spørsmål om kvifor dette unntaket. Kan det vere fordi eigaren var ein bank?

Sjøforklaringa samt endelig oppgjer for tapt utstyr og fangst, samt mannskapets tøy og effekter, fyljer i si heilheit.

God lesnad!

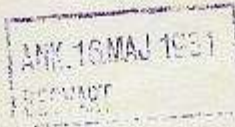
Sigbjørn K. Rosbach Røren, Ålesund



D/S «Ishavet» forliser.

Anf.nr.220. Direktør
Meldahl.

Utskrift
av
Rettsbok
for
Ålesund Byrett.
:::



År 1931 den 13.mai blev rett holdt i rådhuset.
Dommer:D.fm.Sven Hofgaard.
Rettsvidner,sjøkyndige:1.Havnefoged Christiansen,
2.Verftsformann Natvig,der begge har
avgitt forsikring før.

Sak nr.33/31 - B.

Saken gjelder:Sjøforklaring vedk.D/S "Ishavet".

Til stede:Søndmøre Gjensidige Assuranceforening for Ishavsfer-
tøier v.direktør Meldahl.Skibånspektøren v.Johansen Aspelund var
varslet,men hadde ikke anledning til å møte.

Administrator fremla begjæring om sjøforklaring av 12.mai
1931 med påtegnet berømmelse av samme ~~akt~~ dag.

./. Begjæringen akteres:

Til byfogden i Aalesund.

Undertegnede begjærer herved sjøforklaring avholdt i anled-
ning D/S "Ishavet"s forlis i Hvitehavet den 10 april d.s.

Aalesund den 12.mai 1931.

J.Thorvik.

Berammes til onsdag den 13 mai kl.10^{pm} paa Raadhuset.

Til medlemmer av retten opnevnes:Havnefoged Christiansen og ~~verfts~~
verftsformand Natvig.

De interesserte mas varsles.

Aalesunds Byfogedembede,den 12 mai 1931.

Sven Hofgaard. d.fm.

Fremlagt i Aalesund byrett

den 13 mai 1931. Sven Hofgaard d.fm.

./.

Fremstod Johan Thorvik, 48 år gl., bop. Nørve, fører av "Ishavet", fremma ~~xxx~~ fremma innberetning om "Ishavet"s forlis i Kvitesjøen den 11. april 1931, som han erklærte selv å ha forfattet, som han vedtok somiktig og som sin forklaring i saken.

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

./ . Innberetningen akteres:

Innberetning om s/s "Ishavet"s forlis
i Kvitesjøen den 11 april 1931.

Fredag den 10/4 på Br.N. $67^{\circ} 49'$ Lg. $\varnothing.40^{\circ} 32'$. Vinden var frisk NO. med tett is, og endel skruing, og man lå fast i isen.-

Man spækket til kl. 3 em., da det satte ind med en voldsom iseskruing.- Isen satte hull på B.b. side i lugaren ~~xi~~ forut, samt vridde stilkken, så skibet begyndte at trække vand. - To dækpumper samt donkeypumpen blev straks satt i funktion og ~~xx~~ virket tilfredsstillende.- Man stemplet ut 3 planker av garberingen for ~~xx~~ ~~x~~ at forsøke at tette lekkasjen ved hjelp av ~~xi~~ sækker og drev.- Det internasjonale nødsignal N.C. blev heist kl. 5 em.-

Provianten samt det nødvendigste utstyr blev gjort klart, for at sette paa isen.- Mandskapet fik ordre om at være oppe klar til at forlate fartøiet, for jeg antok, at skibet vilde synke så snart isen slakket.-

Det lykkedes at holde skibet nogenlunde læns ~~x~~ når alle pumper var i stadig bruk.- Klokken 11 em. frisk NO. skruingen fortsatte.-

Lørdag den 11/4. Br.N. $67^{\circ} 50'$ Lg. $\varnothing.40^{\circ} 30'$. NO. lig kuling snebyger.- Klokken 1,30 fm. slakket isen litt og skibet begyndte at trække mere og mere vand.- Da det blev nogenlunde lyst blev to mand sendt over isen til S/S "Hjelmen" av Tromsø, som var det nærmeste fartøi, for at gjøre dem opmærksom på ~~xx~~ vor stilling og at "Ishavet" var sund skruet og synkeferdig. Ca. 600 sæl blev av mandskapet bragt på isen, men ~~x~~ blev efterhvert skruet ned. Klokken 7 fm. blev hele B.b. side knust og isen satte ind over dækket og fylde det så begge dækpumperne blev blokert.- Donkeypumpen og injektor blev fæm-

deles benyttet.- Mandskapet fik ordre om at bringe proviant og utstyr på isen.- Det måtte flere ganger flyttes fra flak til flak grundet skruing, og en stor del gik tapt under arbeidet.-Skibets papirer var pakket i en håndkuffert og var brøkt på isen.De gik også tapt.-

Klokken 10,15 fm.blev Caisingbro brodæk skruet ind og nedgangen til maskinrummet ganske støngt så det var risikabelt at opholde sig i maskinrummet da vandet steg hurtig i skibet.- Kl.3 em.kom de to mand tilbake fra "Hjelmen" samt dens mannskap og var behjelpige med at bringe på isen så meget som mulig av fangst og utstyr.- Skibet blev mere og mere sund skruet og fylt av vand.-

Klokken 4 em.blev skibet forlatt av mannskapet og begyndte at gå over isen mot "Hjelmen".- Det blev en hård mars gjennom is-skruing og skrugarer, og efter 4 en mars på 4-5 timer kom vi ombord i "Hjelmen" og blev mottatt og indkvartert på ~~beste~~ bedste måte, samt fik skifte tørre klær.-

Søndag 12/4 kl.5,30 fm. gik "Ishavet" tilbunds.-

Der blev konferert med "Hjelmen"s fører om at gå til ulykkesstedet.- Dette fædt føreren på "Hjelmen" at være altfor stor risiko for et såvidt tungtlastet fartøi i betraktning av at der var sterkt ispress og is-skruing, samt lå ulykkesstedet meget nær land og en nær grunde, og man kunde derfor resikere at bli entet nedskruet eller kjørt på land og således lide samme skjebne som "Ishavet".- ~~Efter~~ Efter gjentagne konferencer bestemte "Hjelmen"s fører sig ~~for~~ dog til at vove forsøket med at gå til ulykkesstedet for om mulig at bjerge proviant til de forliste, idet man var bange for at "Hjelmen"s egen proviantbeholdning ikke kunde strække til.- Da det var usikkert når man kunde regne med at komme løs.- Det blev gjort flere forsøk, men grundet tørt is blev "Hjelmen" liggende.

Mandag 13/4.- Efter at ha arbeidet hele dagen kom "Hjelmen" i 4 tiden frem til ulykkesstedet.- Det viste sig da at meste parten som var lagt på isen var blitt nedskruet og ødelagt.- Mandskapets

teri var også ~~tap~~ gåt tapt.-Det som var tilbake av proviant, fangst og utstyr blev tatt ombord og "Hjelmen" forserte sig et stykke bort fra ulykkesstedet.- Under forceringen til ulykkesstedet fik "Hjelmen" endel skade.

"Ishavet"s samlede fangst var ved forliset: 3000 sæl, 60 ton spek. Kulbeholdning 800 hl. Ammunition 7000 skud. 6 geværer.

Halvparten av provianten.

Tromsø, den 7. mai 1931.

Arnliot Nedrelig.

J. Thorvik.

Ingv. Berseth.

1. skytter

fører

1. maskinist.

Fremlagt i Aalesund byrett den 13. mai 1931 .

Sven Hofgaard d.f.m.

./.

D/S "Ishavet" er 56 nettoregisteretons, bygget i 1917 i Hardanger, fartssertifikat var i orden. "Ishavet" var før de startet på turen i full orden i enhver henseende både med hensyn til skrog og maskin. Den kom direkte fra Ålesunds mek. verksted, hvor man hadde skiftet endel rør i ~~xx~~ kjelen. Utrustningen ~~og~~ instrumenter var ~~x~~ likeledes i orden, det var visstnok et år siden siste kompaskorrigering. Man fikk bjerget fra ~~forliset~~ forliset: 2 fangstbåter, 1 båtkikkert, 4 geværer, 615 skind avspekket, 276 skind uspekket. Han forklarer at "Hjelmen" blev forsinket på grunn av at den assisterte "Ishavet"s mannskap i ca. 8 dager. Den kom derfor senere enn de andre inn på fangstfeltet ved Kap Orloff, hvorhen den var på vei. Det er derfor mulig at den gikk glipp av noe fangst. "Hjelmen" hadde visstnok ca. 3000 dyr da den tok ombord det som blev bjerget fra "Ishavet". Han antar at den har plass til 5000 a 6000 dyr. Da "Hjelmen" kom til Tromsø hadde den full fangst på tankene, men plass til noe løsfangst (uspekkede dyr), og komp. mener derfor at hvis ikke "Hjelmen" hadde tatt ombord "Ishavet"s fangst, vilde den kunde fanget tilsvarende mere, så den likevel hadde fått full fangst. Det var ikke noe nevneværdig av provianten som blev bragt ombord i "Hjelmen", mesteparten gikk tilbunds med

"Ishavet".]

Opl.og vedt.

Fremstod som 1ste vidne, Arnljot Nedrelid, bop. Hjørungavåg, 25 år gl., 1ste skytter med "Ishavet", formantes og foreholdtes vidneansvaret. Blev foreholdt innberetningen som han vedtok som riktig og som sin forklaring i saken.

Han forklarer at ulykken skyldtes nedskruning av isen, der var ingen feil eller mangler ved skibets forfathing da det startet på turen. Angående selve ulykkens forløp henholder han sig til den fremlagte innberetning. Med hensyn til det som blev bjerget, forklarer han sig overensstemmende med skipperen, dog kan han ikke si noe om antallet av de skind som blev bragt ombord i "Hjelmen", og dessuten blev det visstnok bjerget en topkikkert. Han kan ikke uttale sig om hvorvidt "Hjelmen" vilde fått mere fangst hvis den ikke var blitt forsinket med å assistere "Ishavet", og hvis den ikke hadde tatt ombord endel fangst fra "Ishavet".

Opl.og vedt. Vidnet edfestedes.

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ Fremstod som 2net vidne, Ingvald

Berset, 43 år, bop. Fjæna i Romsdalen, 1ste maskinist på "Ishavet", kjent med vidneansvaret, blev foreholdt innberetningen, som han vedtok som riktig og som sin forklaring i saken.

Han forklarte sig forøvrig overensstemmende med forrige ~~xx~~ vidne.

Opl.og vedt. Vidnet edfestedes.

Retten høvet.

Sven Hofgaard.

Arnold Christiansen.

d.fm.

Henry Natvig.

For utskriften, hvis riktighet bekreftes, er betalt til statskassen for 3 ark a kr.1.60 - kr.4.80, fire 80/100 kroner - hvorfor stempelmerke.

G. Jacobsen.
d.fm.



ENDELIG DECISIONSBEREGNING

pr. D/S. "ISHAVET".

Forlist i Hvitehavet 12/4.1931.

UTSTYR etc.

FAST UTSTYR, forsikringsværdi.....	kr.11.200.-		
herav bjerget:			
2 fangstbaater.....	kr.800.-		
4 geværer.....	" 600.-		
1 kikkert.....	" 250.-		
Fratrækkes efter overenskomst 50% av	<u>kr.1650.-</u>	825.-	kr. 10.375.00
FORBRUKSUTSTYR, forsikringsværdi.....	kr.10.000.-		
+ forbrukt (Policens punkt 2.c.).....	" 5.000.-		" 5.000.00
MANDSKAPSTØI, forsikringsværdi.....			" 6.400.00
FANGST, 3000 dyr a 10/-.....	kr.30.000.-		
Bjerget 276 uspækkede skind a 10/-	kr.2.760.-		
" 615 avspækkede " " 6/80	" 4.182.-		
Efter overenskomst fratrækkes 50%	<u>kr.6.942.-</u>	3.471.-	" 26.529.00
			kr. 48.304.00
Sjøforklaring og utskrift.....			" 30.80
			kr. 48.334.80
			=====
Herav erstattes 75 %.....			kr. 36.251.10,
hvertil kommer o.r.sakf. Høyers regning for betænkning....		" 40.00	
	Total		<u>kr. 36.291.10.</u>

- trettisekstusentohundreogtittien 10/100 kroner -

Aalesund, den 25. juli 1931.

Søndmøra gjensidige
Assuranceforening for Ishavs fartøier

Erstatning iflg. decisionsberegning av 18/5.31.....	kr. 39.450.00	
do " overenstaaende.....	" 36.291.10	
	Provenue	<u>kr. 3.158.90.</u>
"ÆOLUS"s andel i provenuet, 60/75 parter.....	kr. 2.527.12.	=====

Tradisjon på fiskebåt.

Av Helge Ødegård

På fiskebåtar var det tradisjon at menn med vaksne døtrer lovde dei vekk til unggutane. Vi som var unge vart gjerne litt blyge når dei "gamlingane" lovde oss jentene sine. Til blygare vi var, til meir moro var dette for dei eldre.

Martin fortel om sin første tur til Lofoten, med "Petra". Han delte køy med kokken. Denne kokken hadde eit barn og det var ei jente. Kokken hadde gard og jenta var då naturlegvis "jordataus". Går vi litt tilbake i tid var det eit stor pluss for ei jente å vere "jordataus".

Martin hadde ikkje vore mange dagane ombord før "gamlingane" lurte på om han hadde fått lovnad på den dottera kokken hadde. Var det landlege kom skipperen traskande over dekk i heimelaga tresko. Han lurte svært på korleis det gjekk med kokken og Martin. "Du må forstå ditt eige beste", sa han. "Pen jente og bra jord, du er framfødd om du får kokken til å love deg jenta". Men kokken var ikkje heilt villig, han ville tenke seg godt om. "Du må forsøke å snakke med han om kvelden før han sovnar", sa skipperen. På slutten av turen kom dei så langt han halvvegs vart lovd jenta. Men det var jorda, kokken forlangte eit voldsomt kår. Men her kom skipperen med eit godt råd. "Du forstår det Martin, at det å legge kår til kokken er som å setje pengar i banken. Når kokken døyr er alt han har spart i hop ditt. Så skriv kontrakt"! Det var ikkje alle av dei andre "gamlingane" som meinte det same som skipperen. Der var dei som kom med advarsel, "kokken kan leve til han blir nesten 100 år, og når du skal passe og pleie han så lenge, blir det dyrt", sa dei. Kontrakt vart ikkje skrive, Martin fekk ikkje kokken som svigerfar og kårmann.

Martin vart også far til jenter. Då vi var saman var den eldste i konfirmasjonsalderen, eller vel så det. Vi var nå komen til kring 1950, og det hadde vorte ei anna tid. Unggutane var meir frimodige, dei nesten likte å bli erta med jenter. Martin var populær og godt likt. Dei unge gutane fann ut at han hadde ei jente i passe alder. Det var spesielt smøraren og Arne som tinga på den jenta Martin hadde. Martin stilte strenge krav, dei unge gutane måtte kome seg opp og fram i verda før dei kunne få dottera. Smøraren måtte minst bli maskinassistent, Arne som var fangstmann måtte først få seg jobb som skyttar. Ja, vi alle hadde moro av diskusjon og pruting mellom Martin og dei unge gutane. Smøraren vart maskinsjef og Arne kaptein, men då var jenta gift. Ho leita seg ein ektemake på eiga hand. Martin vart vel ikkje spurt. No er jenta bestemor, Martin oldefar. Smøraren og Arne fann seg jenter og vart gifte. Ho som vart gift med Arne vart tidleg enke. Arne døydde i ei ulykke ombord på eit skip, der han var skipper. Det var ein svært flink, kjekk mann, som døydde så altfor tidleg. Eg held Arne for den flinkaste ungguten eg har vore saman med .

Ishavsmuseets Venner har fått ny nettadresse. Den nye adressa er: www.ishavsvenner.net her kan du finne tidlige utgåver av Isflaket, og halde deg oppdatert om kva som skjer i venneforeininga. I denne utgåva av Isflaket ligg det ved innbetalingsblankett til dei som ikkje har fornya kontingenten og Isflaket for 2009. Vi vonar dei fortsatt vil vere med oss vidare.

For å halde deg oppdatert på kva som skjer på Ishavsmuseet, besøk oss på www.ishavsmuseet.no

Berre sanne historier ved Ishavsmuseet.

I samband med vigslinga av vernebygget over *Aarvak* i juni 2009 skipa Ishavsmuseet til ein festmiddag for innbedde gjester på Hareid Hotel. Harald Knutsen, styremedlem og omvisar ved museet, leidde festen. Ei rekkje gjester bar fram helsingar og gode ønskje for museet. Dei som i tur og orden hadde ordet, var: styreleiar for Sunnmøre Museum Arne Tunheim, styreleiar for Ishavsmuseet Villy Nasset, dagleg leiar Webjørn Landmark, ordførar i Hareid Hans Gisle Holstad og representantar for to av dei næraste grannekommunane: ordførar Hannelore Måseide i Ulstein og varaordførar Trygve Holm i Sula.

Etter runden med høgtidelege helsingar vart det opna for høve til å kome med friskare kommentarar, gjerne med eit visst ishavstilsnitt. Ei oppmoding gjekk med ein gong til Kåre M. Pilskog – maskinist med fartstid i både Arktis og Antarktis, kommunepolitikar, omvisar ved museet og merittert historieforteljar. Kåre tok i mot utfordringa og gav til beste ei rekkje historier med smell i. Han avslutta med å utfordre skipper Ottar M. Brandal – også han med fartstid i både Arktis og Antarktis og med tenestetid som omvisar ved museet. Ottar vart oppmoda om å fortelje historia om då han rei på ein isbjørn.

Ottar tok i mot utfordringa. Han fortalde historia om 'rittet' på isbjørnen, ei hending som skjedde før isbjørnen vart totalfreda. I isen hadde Ottar skote ein bjørn – trudde han sjølv. Bjørnen vart i alle fall liggande, tilsynelatande livlaus. Ottar la frå seg geværet, med fleire skot i magasinet, like bak bjørnen. Så sette han seg over skrevs på bjørneryggen, som ein slags humoristisk gest for dei andre karane som kom til. Brått reiste bjørnen seg, først på framlabbane. Ottar rulla bakover, akkurat der geværet hans låg. Han treiv geværet, tømde magasinet mot bjørnen og gjorde det endeleg av med han. – Dersom bjørnen hadde reist seg med bakkroppen først, sa Ottar ved festbordet, så hadde Ottarsjølv truleg rulla framover og bort frå geværet, og kanskje falle som offer for eit slag frå ein bjørnelabb. – Og denne historia er sann, forsikra Ottar til slutt.

Då skvatt Kåre til. Han tok ordet og sa klart frå at han sjølv fortel berre sanne historier, han – om nokon skulle vere i tvil om det.



Ottar Brandal tek ein pust i bakken under ein annan fangstsituasjon.

Den tyske selfanger "Sachsen" april 1940.

Av Helge Ødegård

"Sachsen" dro fra Hamburg 25.2. 1940 på selfangst i Vesterisen og som 9. april blei konfrontert med den norske fangstflåten der. Under et kortere opphold i Tromsø 12.3.40 kom den norske fangstleder Henry Olsen, harpunisten (1.skytter) Halvdan Johanssen og fangstmann Asbjørn ombord. Vi nådde fangstfeltet 16.3.40 og de følgende dager kom også også en norske fangstflåte . Om hendelsen den 9. 4.40 beretter Superkargo H.H. Kønne på "Sachsen" følgende: Tirsdag 9.4.40 hører vi tyske troppers besetning av Norge. Nordmennene ombord tok denne nyheten med beklagelse og forholdt seg de følgende dager roligere enn vanlig, uten at det gikk utover det hittil gode forhold til den tyske besetningen.

På kvelden samme dag kl. 21.30 snakket NEZ undertegnede ekspedisjonsleder (Superkargo) med skipper Jacobsen frå den norske selfanger "Aegir" over radio, hvor sistnevnte beklaget det intrufne og erklærte at p.g.a. mangeårig vennskap her i ishavet og den til enhver tid fare for skip og mannskap skulle det ikke oppstå noe fiendskap. Onsdag 10.4.40 merket vi at den norske fangstflåten på 15 til 20 fartøy, knapt nok deltok i fangsten, men begrensa seg til å radiotelefoniske samtaler på 152 og 181 bøge, og lyttet til radiomeldinger fra Norge, særlig fra Tromsø senderen. Forståelse for de tyske standpunkt ble ikke gitt, i motsetning ble den tyske optreden (framrykking) sterkt fordømt.

Torsdag 11.04.40 legger vi merke til en stor samling av de norske fangstskipa. Samla på en plass i isen er blandt andre sel-fangerne: "Busjø", "Aarvak", "Fortuna", "Polartind", "Signalhorn" – "Veslekari", "Brandal", «Aegir», "August", "Hisøy", "Valrossen", "Drott" og andre. Vi la merke til at disse skipa holdt skipsråd og at spesielt mot oss i dagene og dagens situasjon måtte være besluttet, da de på kvelden samme dag ikke svarte på våre radiotelefoniske anrop og opptrådte svært hemmelighetsfullt i radiotrafikken. Skipa "Veiding" og "Drott" rederiet Feddersen & Nissen snakket med hverandre på finsk, noe som ikke er vanlig på fangst. Skipper Hamari på "Drott" var fra en finsk enklave i Norge og snakka derfor finsk, mens skipper Skogvik henta en finsktalende fra mannskapet til telefonen.

Fredag 12.04.40 på formiddagen hørte vi ytterlige meldinger om situasjonen i Norge. I løpet av fangsten traff vi på de norske skipa "Hisøy" og "Fortuna". Som vanlig gikk vår fangstleder Henry Olsen ombord på "Hisøy" for å hente seg snustobakk. Han kom tilbake ca. Kl 11, fortalte meg at han og de to andre nordmennene til hans beklagelse var nødt til å gå ombord på det norske fangstfartøyet, hvis ikke ville de bli henta med makt. Dette var beslutta i skipsråd av den norske flåten. Han hadde ingen klage på forholda ombord hos oss, han og de andre norske følte seg vel og hadde ingen fientlige følelser mot rederiet eller noen ombord. Derimot påpekte fangstleder Olsen at etter utsagn fra skipperen på "Hisøy" skulle vi være ytters forsiktede, da Åsundske flåten og særlig skipper Olsen på "Veslekari", hadde besluttet å bore (renne) oss i senk. Den norske fangstflåten besto av 1/3 fra nord Norge og 2/3 fra syd Norge (Ålesund).

Den nordnorske flåten forholdt seg i alle år vårt selskap besto, alltid lojale. Mens den sydnorske flåten allerede fra begynnelsen bekjempa oss med den sterkeste misstro.

Vi merket dog at skipper Gjørdahl fra "Fortuna" kom ombord og stadfesta den overnevnte beslutning. Vi lot våre nordmenn pakke sine saker og gå ombord i "Hisøy" og "Fortuna" som lå ved siden av oss. I løpet av overgangen la vi merke til at den øvrige norske flåte under ledelse av "Veslekari" nærma seg med stor fart, med den tydelige hensikt å til en adskillelse. Vi la i fra i siste øyeblikk fra "Hisøy" og gikk utenfor synsvidde, som pg.a. tåke var gunstig.

Lørdag 13.04.40 måtte vi avbryte fangsten på grunn av den inntruffne krigssituasjonen i Norge og fordi vi ikke hadde fangstleder og harpunist til disposisjon. Siden tilbakereisen til Norge var stengt, fortsatte vi å slå oss gjennom til Murmansk. Søndag 14.4.40 dreidde en storm fra sydvest til orkan fra nordøst. Det lyktes oss å jobbe oss ut av isen og vente på at orkanen skulle stilne ved iskanten. Skipet var sterkt nedisa, mandag 15.4.40 stilna det langsomt.

Tirsdag 15.04.40 (16.4.40 ?) begynte vi å arbeide oss i nordøstlig retning over Sydkapp, Spitsbergen, til Murmansk. 27.04.40 fikk vi den russiske kysten i sikte. "Sachsen" og andre tyske skip ble eskortert til Murmansk av russiske vaktskip 29.4.40.

Superkargo H.H. Køncke kunne endelig 21.05.40 reise tilbake til Tyskland. Kaptein E. Vølker ble ombord i skipet til tilbakereisen etter avslutningen av krigen i Norge og frigivelsen av skipet fra russerene

Denne beretninga stammer fra et dokument i krigsmarinens overskommando fra 4. september 1940.

Dokumentet er send til Per Myklebust, Volda. Fra Franz Selinger, Tyskland.

Navn på noen av de norske fangstskuter er litt feilaktig, men vi har beholdt navnene slik det står i dokumentet.



Vesterisen 9. april 1940. Skutene samla seg til råd.

Ei Overseiling

Ved Lidvard og Hallbjørn Ulstein

Ein høyrer og les ofte om dramatiske overseilingar til dei ymse fangstfelt der ishavsskuter har vore involvert, og ofte med fatale utfall.

Her har vi prøvd og referere ei anna type overseiling, nærmast var det vel ei lystreise.

Det var i 1952, midt i februar, at selfangstskuta «Isflora» var klar for avseiling til Newfoundland. Etter oss skulle «Polarbjørn» kome, og det vart rekna med dei passerte oss mens vi var innom Færøyane for å hente andreskyttaren Knut Brandal. Denne tida var dei fleste ishavsskutene utstyrte med eit peileapparat med antenne lik ein ring på styrehustaket, og dersom dei ikkje hadde opplysningar som indikerte om peileobjektet var forut – akterut eller på h.h. Styrbord – babord side, kunne dei vere likevis om det var nettopp forut eller akterut dei var. Etter avgang frå Færøyane, bles det opp til ein sterk kuling, med veldig høg sjø. Vinden var nøyaktig på vår kurs.

Hallbjørn Ulstein stod til rors, og Sofus Jørgensen var 1. skyttar. Hallbjørn spurte då om vi kunne platte ut seila, som bestod av fokk, trehuk og mesan, og fekk ja. Vi sette fokka ut til styrbord, trehuken til babord, og mesanen til styrbord, og sette preventer på storbommen for å unngå ein jebb. Vi surfa som eit surfebrett av stad på dei store sjøane, så motoren tralla og sang som på tomgang.

«Isflora» hadde ein god og feit akterende, så ho hadde det nødvendige løftet for å ta sjøane som kom bakfrå.

Det vart peila fleire gongar på vår posisjon i forhold til «Polarbjørn» sin, og det dei trudde som peila, var at distansen «fram» til «Polarbjørn» auka. Ettersom eg meiner og hugse, meinte dei at «Polarbjørn» var i følge logga, utgått distanse nesten 200 nautiske mil framfor oss.

Då vi fikk isen observert som ei «lyse» av Lidvard Ulstein, var Hallbjørn akter for å hale inn slepelogga, og fekk då auge på ein liten prikk bak i horisonten. Det var «Polarbjørn», som ikkje hadde seilføring.

Det er heller sjeldan ein får ein slik akterlig vind rett på eigen kurs over så lang tid, og så stort havområde. Men det heile var ei fryd, i motsetning til det som hende same året i Vesterisen.

Eg hugsar at Knut Johansen var skipper, og 1. skyttar var Sofus Jørgensen. Maskinsjef Lidvard Ulstein, 2. skyttar Knut Runne Brandal og Hallbjørn Ulstein, men kan diverre ikkje hugse med sikkerheit alle som var med på turen.



«Isflora»

I Ishavsmuseet sitt arkiv finn vi ei oversikt over mannskapet på «Isflora» frå 1952. Lista kan sjå ut til og også vere litt samanblanda med mannskapet på ishavsturen i 1953, men vi tek den likevel med her då dei fleste ser ut til å ha vore med i 1952.

Fører:	Knut Johannesen	Borgund
1. maskinist	Lidvard Ulstein	Ulstein
	Arne Sande	Herøy
	Kaspar Eikrem	Mauseidvåg
	Hallbjørn Ulstein	Ulstein
	Nils Ulstein	Ulstein

Otto Garshol, Rolf Grimstad, Jan Grimstad, Knut Runne Brandal, Per Engeskar, Sigurd Engeskar, Bjørn Rasmussen, Ludvik Solheim, Trygve Hansen, Alfred Lemann, Peder Roald, Sofus Jørgensen, Sigurd Valderhaug, Johan Røssevold, Elias Flydal

Modellen av «Veslekari»

Hausten 1999 kom ein flott båtmodell inn i samlingane til Ishavsmuseet. Modellen var av ishavsskuta «Veslekari». Båtbyggaren sjølv, Leiv Korshamn fortel:



«Båtmodellen av «Veslekari» vart påbegynt i 1952. Materialet var då sveisetråd som spant, og mjølkeboksar, pølsespann og tinn. Overbygget er ikkje heilt som det var den gongen. Det er litt modernisert. Eg var maskinist på «Veslekari», etter ei tid bytte eg båt til «Polarbjørn» og seinare til «Melshorn». Modellen vart med til «Melshorn» der den datt ned og vart noko øydelagd. Særleg gelender og galgedekk. Dette var i 1957. Sidan dette har den blitt medflytta som vrak. Først til Sørumsand i 27 år, og sidan 12 år i Spangereid, Lindesnes. Den vart endelig fullført etter 47 år. Det er nok mange detaljer som ikkje er heilt som originalen, men alle båtar forandra seg med tida. Nokon huskar nok «Veslekari», om ikkje anna så namnet og registreringsnummeret. Eg vonar at den kan vere eit minne om ein båt som har vore med på litt av kvart.»

Spangereid 30.08.1999, Leiv Korshamn



Modellen av «Veslekari» på Ishavsmuseet.

Ei 17. mai feiring i Kvitsjøen.

Frå Ragnar Thorseth har Isflaket fått tilsendt denne artikkelen. Han har i si tid fått denne frå Kjell Garnes, son til Oskar Garnes. Isflaket set stor pris på innspel og artikklar til bladet. Som ishavsskipper har Oskar Garnes levd eit hendingsrikt liv og opplevd mange dramatiske situasjonar der nord.

Oskar Garnes fortel:

Det var i 1927, og vi gjekk frå Ålesund med «Furenak» den 16. februar. Nordover kysten fekk vi nokså dårleg vær, og då vi kom til Vardø, låg frostrøyken og skodda tjukk i fjorden. Men vi heldt då fram austover og kom inn mot isen i Kvitsjøen. Då fekk vi nordveststorm. Inn ved land var det likevel ope, så vi kom oss inn til Kapp Orlov. Der er ei fin bukt, og der ankra vi opp for natta. Den natta small det så voldsomt med veret at han kutta ankerkjettingen, og vi dreiv til havs.

Då var det ikkje anna råd, vi gjekk isbaksen. Det gjekk bra til å byrje med, men så fikk vi større is, og så var vi heilt faste. Der vart vi liggjande i over ei veke med masse skruing. Heldigvis var isen så lav at han skrua skuta opp. Omsider kom vi oss ut i lausare is og kom i gang med noko fangst.

Men så vart det ny storm og ny skruing. Så hard at rekka låg ei 30 grader utover. Og der var opningar i dekket så vi såg ned i rommet. Vi rekna med at vi fekk meir av same slaget, ja då var vi ferdige.

Neste dag fekk vi ei skruing til, men det var lenger oppe. Rekka og dollbordet vart pressa på plass att så ho vart heilt tett. Men då vi kom heim viste det seg at 23 spant var knekte....

Skuta heldt og fangsten fortsatte. Til slutt var skuta full, og vi var klar til å gå heim den 15. mai. Då smalt han med vestavindsstorm igjen. Isen gjekk saman og vi kom ikkje ut. På nytt vart vi liggande i fleire dagar.

Men 17. mai skulle feirast, det var alle samde om. Alle fekk sitt oppdrag, og så hadde vi eit songkor ombord! Dei hadde vore flinke og syngde når det var høve til det, og i stilletida heldt dei øving stadig vekk i lugaren. Det var han Gran frå Ørsta som var leiar, og dei to Åmbakk-gutane, Odd og Einar, var også flinke songarar. Og der var fleire.

Etter middag tok feiringa til. Fyrst song koret to songar. Deretter heldt skipperen tale for Kongen. Den neste talte for Eidsvolls-mennene. Ei tredje heldt foredrag om selens bevegelse i havet! Så det skifte med alvor og gaman. Kvar mann hadde sitt innslag i programmet, stort eller lite. Til slutt song koret to songar. Men med det same vi var ferdige, sprang han som heldt tale for Eidsvolls-mennene oppatt på talarstolen og ropte «Enig og tro til isen slakker!»

Og andre dagen slakka isen og vi tok til på heimveg. Frå Vardø fekk vi telegrafere heim. Då hadde vi ikkje hatt kontakt frå vi gjekk frå Tromsø på nord.

Sørover kysten hadde vi bra ver, og då vi kom til Brønnøysund byrja vi og sjå grøneskogen. Det vart grønarer di lenger sør vi kom. Då vi hadde lossa ut, og skuta var vaska, gjekk vi inn til Sørneset og fekk henne på land der. Så hadde karane pakka sekkane sine og stod langs med rekka. Då stilte koret opp og song to fine avskjeds songar, både til seg sjølve og oss andre. På verkstaden stod alt stille mens dei song. Ein av dei som høyrde songen, var skulestyrar Gudleik Kalsnes. Han sa sidan at dette var noko av det finaste han hadde høyrte. Vi som var att var glade for at dei tok dei songane før dei reiste.

God sesong for Ishavsmuseet

Turistsesongen 2009 har for Ishavsmuseet sin del vore ein bra besøks sesong. Mykje turistar og folk frå lokalområdet har funne vegen til Brandal. Det er ingen ting som er kjekkare enn store besøkstal. I skrivande stund er det siste opningsdag for sesongen 2009.



No etter 1. oktober er museet berre ope etter avtale. Mange grupper har alt meldt seg framover mot jul. Det er skuleklasser, bussgrupper med lag og foreiningar, bedrifter med konferanse og bedrifter som ønsker julebord. Ishavsmuseet ønsker og vere eit levande museum, og vil legge til rette for mangfald, minne og møtestad. Det nye vernebygget fungerer fint til sitt hovudformål; vern av ishavsskuta Aarvak. Bygget har også vist seg og ha ein fantastisk akustikk, og vil nok bli brukt til ein del kulturarrangement og konsertar. Først ut var Hjørungavåg Brass som spelte på opningsdagen. Brandalskoret hadde konsert og moteopvisning i september. Fleire konsertar er alt booka i tida framover, og den neste blir med strykegruppa String Unlimited.

Ishavskveld og konsert på Ishavsmuseet

Tradisjon tru vert det også i år Ishavskveld på Ishavsmuseet onsdag 14. oktober i Hareidsstemne- veka. For tolvte året på rad er det igjen klart med ein ny versjon av den

populære Ishavskvelden. Fredag same veka spelar strykegruppa Strings Unlimited på Aarvak.

Programmet for Ishavskvelden er nærast klart, og mellom anna kan vi gle oss til foredraget "Svalbard, historia og historier" av Hallvard Holm. Det vert også boklansering i samarbeid med Samlaget. Øystein Orten har kome med ny bok, "Himmelen over Shetland. Historier om motstand og eksil 1940-45." Ei bok som ser på krigshistoria med eit nytt blikk, og kjerneområda for boka er særleg Hareid, Ulstein og Herøy. Orten vil lese frå boka, og det vert også mulig å få kjøpt signert bok.

Per Arne Brandal og hans bluesband sørger for musikk denne kvelden, og det vil nok også bli fortalt historier frå tidlegare tider. Og sjølvsagt kaffi, kaker og pratepause.

Strykegruppa Strings Unlimited starta i 1989, og har opparbeida seg ein unik posisjon i norsk musikkliv. Ved sin allsidigheit har kvartetten bygd bru mellom tidlegare strengt avskilte musikkjangrar som klassisk, rock, pop og jazz. Når dei spelar aleine tek dei frå eit rikt og stadig voksende repertoar som spenner seg frå barokk til pop, via ragtime og musikal. Det er kjekt å sjå at vernebygget kan nyttast til konsertar og anna, og dette blir ei spennande oppleving.



Strykegruppa Strings Unlimited spelar i vernebygget fredag 16. oktober.

Thor Larsen

Espen i isen

Grøndahl 1981, ISBN 82-504-0461-0

Av Webjørn Landmark

Espen i isen er historia om Espen som fekk vere med far sin på isbjørnmerking på Svalbard med ishavsskuta «Polarstar». Boka kom ut i 1981, og kom sjølvsagt fort i heimen hos oss. Dette var same året som Aarvak var komen heim til Brandal, og eg var blitt hekta på ishavshistoria som han far viste å nytte ei kvar anledning og fore meg med. Eg var ikkje gamle karen den gongen, men fikk klar beskjed om at eg ikkje fikk vere med som mannskap på Aarvak før eg hadde lese *Espen i isen* og *Folk og sel i Vesterisen*. Valget var enkelt, klart eg skulle vere mannskap på Aarvak!



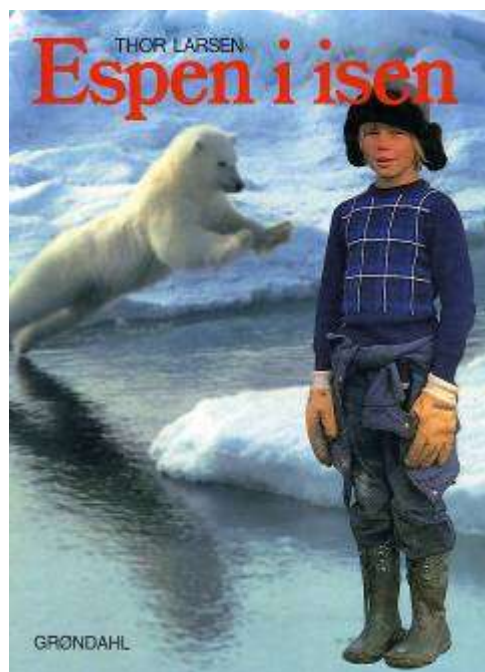
Dette var ei bok eg bladde mykje i. No i vår fekk Ishavsmuseet ferdigstilt arkiv og bibliotekrom i 4. etg på buda. I flytteprosessen med å kome opp dit vart det ein dag eit langt avbrekk då eg sette meg ned igjen for å blade i denne boka.

Boka er lagt i munnen på ein liten gut som får vere med far sin ombord i «Polarstar» på ein tur rundt Svalbard for å merke isbjørn. Men *Espen i isen* er mykje meir enn ei barnebok. Boka er opplysnade og lærerik, illustrert med masse gode bilder frå is og miljø ombord.

Turen som Espen får vere med på går rundt Svalbard til Kong Karl's land, med ein avstikkar aust til Frans Josef land. Isbjørn finn dei rikelig av alle stadar, og det deler fotografen med oss gjennom heile boka. Eg mistenker fotografen for å ha godt med tolmod.

Vi har sett bilde av isbjørn før. Isbjørn som går til angrep, og isbjørn som luskar unda. Isbjørn historier har vi hørt i mange variantar, også lenger framme i denne utgåva av Isflaket. Vi har hørt historier om isbjørn som i eit sel-læger kan drepe ned sel i mengdevis. Men her i denne boka ser det ut som isbjørnen kjem i frå alle kantar for å helse på Espen. På eit bilete legg bamsen framlabbane på rekka til «Polarstar» for å helse nærmare på, og mest som han vil ha med Espen ut på isen for å leike.

Men vi får sjå meir enn berre isbjørn i boka. Her er mange vakre bilder frå natur, fugleliv og polarrev. Også av «Polarstar» i isen og av mannskapet ombord er her mange fine bilder. Gjennom heile boka høyrer vi om Espen som undrar seg over dei daglegdagse ting i verda ombord i ei ishavsskute. Og han får svar frå skipper og mannskap, og ikkje minst i frå Marit i maskina som han fort blir ven med.



B

PORTO

**BETALT
P.P
AVTALE
617108/7**

DnB NOR