



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 2– 2019 21. årgang kr. 80,-

Leiar:

Vårens vakraste eventyr!

Det var ein eldre ishavsmann i bygda som brukte desse orda for å beskrive tida då alle ishavsskuter kom attende frå selfangst og skulle gjere klart for levering på sjøbuene her. Eit yrande liv i bygda. Lukta av spekk og dei høge tirane med selskinn. Han fekk god støtte for uttalen sin om vårens vakraste eventyr rundt kaffibordet på museet og mimringa var i gang.

Det er lenge sidan det lukta spekk over Brandalsbygda no. «Polarstar» leverte siste lasten med skinn til spekking her i 1982. Siste året det var norsk deltaking i fangstinga på Newfoundland.

To skuter deltok i år på selfangst. «Lance» og «Ottar». Ei i vest- og ei i Austisen. Dette er det same som det var i 2018 då det vart fangsta til saman 4800 sel av ei total kvote på 33.000 sel på dei to felta til saman. I 2019 er talet på fangst enno mindre.

Om vi går 100 år attende i tid, til 1919, ser vi sjølvsagt heilt andre tal:

Frå Vardø deltok det i 1919 13 fartøy på til saman 416 tonn og med ei samla besetning av 118 mann. Det samla fangstutbutte utgjorde kr. 161.753.

Frå Hammerfest var det 26 fartøy på til saman 1437 tonn som deltok, med ei samla besetning på 255 mann. Fangsten sitt samla utbytte var 596.054, kr.

Frå Sørøysund deltok 1 skute, drektigheit 40 tonn, med 12 mann om bord. Skuta gjekk to turar og samla fangst utgjorde 92.027,- kr.

Frå Tromsø var det, i følgje tollvesenets oppgaver, 206 fartøy inn- og utklarert med samla drektigheit på 3730 netto tonn og ei samla besetning på 2060 mann. Fangstverdien for Tromsø vart på kr. 3.168.648,-

Frå Harstad tollstasjon er det inklarert ishavsfangst for 1.410,- kr.



Vårens vakraste eventyr. Sju skuter i kø for å levere i Brandal.

For Ålesund utgjorde fangsten 78.493 stk. sel der det vart utvinne 13.616 tønne spekk til ein verdi av kr. 1.323.475,- Av skinn var det samla 549.451 kg til ein verdi av 961.538. Samla verdi frå selfangsten for Ålesund var 2.300.000,- kr. I tillegg var det her levert 220 kvalross der verdien av skinna var sett til 17.600,- (Ålesund hadde også mykje H-kjerringsfangst og spekk av «annan fisk», der spekket av «annan fisk» er gjeve opp til 74 500 kg).

Eit samla verdiutbytte vart 6.343.492,- kr. (6 343 492 kr i 1919 tilsvare 145 900 316,00 kr i mars 2019.)

Kunstpels-industrien var av dei største sponsorane til dyrevernerorganisasjonane og filmstjernene som leda an protestane mot selfangsten i 1960 og -70 åra. I dag med daglege overskrifter i pressa om mikroplast i havet burde det vere naturleg å gå attende til naturpels og legge til rette for ei auka satsing på selfangsten. Men det er framleis spekket, og no også kjøtet, som er mest ettertrakta.

Med ønske om ein god sommar til alle lesarane. Husk å legg turen innom eit museum eller ti i løpet av sommaren. Noreg har fantastisk mange flotte og spanande museum.

Brandal 9. juni 2019
Webjørn Landmark
Redaktør

Fangstmann Georg Bjørnnes fortel fra Svalbard:



Loppe

-Æ hadde en gang en madrass med opp fra Norge som var befengt med loppe. I håp om å bli kvitt dem la æ madrassen utafor hytteveggen og da æ kom tebake nåkken daga seinare, så låg der en bjørn på madrassen. Men han låg urolig. Han likte sæ tydeligvis ikke.

Tel slutt så røyste han seg opp. Så tok han en mossedott i kjeften og så gikk han baklengs i sjøen. Og dermed så måtte loppa rømme oppover kroppen på han etter kvart som han seig i sjøen.

Tel slutt samla loppa sæ i den der mossedotten og da slengte bjørnen den bortover have. Og slik blei han kvitt loppa. Den metoden kan æ anbefale alle som måtte bli befengt med uttøy.

Mørketid

-Om det er mørkt på Svalbard?

Ja mørketida bruke vare tre og en halv måne. Men det var ikke alltid så mørkt som man skulle tru, for når det e månskjenn og nordlys attåt, så kan de tel tider være like lyst der som her mett på dagen.

-Æ va en gang så uheldi at æ fekk knust barberspeile og kver gang det va fullmåne så måtte æ passe på å barbere mæ.

Det gjorde æ på den måten at æ hengte et stykke tjærrapp på innersida av hyttevinduet. Og så gikk æ på yttersida og forsøkte å barbere mø. Det gikk bra hadde det bare ikke vært to ansikt der – begge med skjegg. Kem va så det rette?

Æ barberte det ansikte som æ meinte var mitt eie, men da æ kom inn i hytta igjen, så hadde æ skjegget på like fullt.

Følgelig måtte æ gå ut igjen å barbere det aindre ansiktet osså....

Innhald

«Arktos» 1939	side 4
Kjære Ishavsvenner	side 11
Forlis i Vesterisen	side 14
Natt på museet	side 19
«Veslekari» ekspedisjonen	side 23
«Polarstar» på Sæbø	side 44
Jon Hamar	side 45
Storpolitikk	side 50
Plukkfangst	side 51

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. resepsjon 700 92 004 Tlf. kontor 700 92 900, mob 95 11 76 44

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør webjorn@ishavsmuseet.no

Opplag 800. Årskontingent / abonnement kr. 300,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 750,-

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.com/aarvak

Forsidefoto: Aarvak. Foto Odd Bjørklo

ISSN 1891-9480

80 år sidan:

Turen med "Arktos" til fangstfeltet ved Newfoundland i 1939

Av Sigmund Bøe

Heilt frå eg fekk lovnad på denne jobben hausten 1938, hadde eg sett fram til turen med ei viss spenning.

"Arktos" skilde seg ut frå andre ishavsskuter, ho var den største av selfangarane, og ho var, som Trygve Nordanger seier i boka "Dramaet i Nord-Atlanteren", eit bin og eit bisn sett med ishavsauge.

- Det var og eit heller nytt fangstfelt og lang overfart som eg slett ikkje såg mørkt på.

- "Polarbjørn" og "Polaris" hadde vore på dette feltet i 1938 og gjort det svært godt, og no i 1939 var det åtte skuter som rusta ut for det nye feltet.

Det var "Arktos", "Polarbjørn" og "Polaris" frå Sunnmøre, og "Quest", "Selis", "Isfjell", "Saltdalingen" og "Nyken" frå Nord-Norge.

Vi hadde nok alle god tru på at vi kunne gjere god tur, men eg veit ikkje kva som vog tyngst for meg, om det var utsiktene til ein bra lott eller det var eventyret med ein slik langtur. Det var kanskje mest det siste.

Det var so vidt eg hugsar den 25. januar at vi gjekk ombord og tok til med klargjering til turen. Skuta låg då ved Liaaen i Ålesund, og det fyrste var å ta ombord laustankane, som då låg framme i valen mellom Skjervabuda og Liaaen.

Under arbeid med dette hadde vi eit stygt arbeidsuhell med det at ein vaier rauk og ein sjakkell råka ein mann rett på kinnbeinet. Han vart stygt skada, men kom heldigvis frå det utan mein, men han fekk ikkje vere med på denne turen.

Med tankane på plass og godt avstempla var det neste å bunkre kol, som vi trengde i store mengder, då der var ei dampmaskin på 500 hk. og ein hardkokt kjel som trengde 4-6 tonn kol i døgnet, alt etter kor hardt ein kjørte.

Vi rigga stangrigg på formasta for å få tønna høgare opp, og der vart rigga stagfokk, trehuka storseil og trehuka mesan, som nok var tenkt å



På fangstfeltet i baugleideren til «Arktos». Foto frå Sigmund Bøe.

støtte for slingring, men som ellers vart lite nytta. Vi tok proviant og utstyr for ein lang tur, og alt vart forsvarleg stua vekk og sikra for overfarten.

Vi gjekk til sjøs 9. februar, eit par døgn før dei andre skutene, då vi skulle innom Færøyane for å trimme fulle kolbaksane før vi la ut på storhavet.

Når eg skriv dette er det 59 år sidan vi la ut på turen, og det kan vere artig å tenke over kva som sit att av inntrykk etter so lang tid.

Det har vore skrive og fortalt mykje om den dramatiske overfarten til fangstfeltet. Mest detaljert er boka til Trygve Nordanger, "Dramaet i Nord-Atlanteren", der han har fått med det meste av det som skjedde i desse stormdøgn med forlis og havari og berging av mannskap.

Det som kjem mindre fram i slike beretningar er korleis kvar enkelt opplevde det og kva tankar



Oversegling til fangstfeltet med «Polaris». Foto frå Odd Arild Brandal.

og kjensler ein gjekk med i dei dramatiske døgn. I dag snakkar ein so mykje om at ein treng psykiatrisk hjelp etter slike opplevingar for å unngå etterverkingar. Slikt tøv visste vi ikkje av på den tid. Var der noko som trykte, so fekk vi sanneleg arbeide det ut av systemet både no på overfarten og seinare på fangstfeltet. Der var so vidt eg veit ikkje ein einaste mann som ikkje stod klar å reise ut att året etter. Eg trur vi godtok at slike hendingar var noko som ein måtte rekne med at ein kunne kome ut for som ein naturleg del av livet. Eg trur ellers ikkje at vi korkje grubla over det eller snakka so mykje om det, og i ettertid har denne turen vorte berre som ein av mange.

Turen til Færøyane gjekk greitt, og vi ankra opp i Våg på Suderøy for å etterfylle kolbaksane som planlagt.

”Polarbjørn” og ”Polaris” kom og inn hit, og då det var dårlege vermeldingar, vart vi liggande eit par døgn.

Vi fekk vere med på Grindadrap og Grindadans medan vi låg der, det var ei oppleving eg aldri gløymer.

Fyrst kom ein stor flåte av småbåtar jagande med kvalflokken inn fjorden med rop og gaul og spetakkel, heilt inn i botnen, der det var ein støypt val der slaktinga gjekk for seg. Her var det urinstinktet som kom fram i folket. Dei var heilt ville, hoppa i sjøen og stakk med spyd og sverd so heile valen var full av blod.

Omkring 300 kval måtte late livet, og kjøtet vart delt på alle folka på øya etter eit gammalt lovfesta system. Etterpå börja ringdansen, som gjekk utan stans eit par døgn.

Den var framleis i full gang då vi gjekk ut derfrå.



Vi fekk vere med på grindadrap, Våg, Færøyane 1939. Foto frå Sigmund Bøe.

Ein av dagane vi låg der, var det nokre av oss som gjekk over til vestsida av øya og såg på villskapen der Atlanterhavsbølgjene braste mot klippekysten. Det var i sanning "ruskje å leggja utpå", som vi litt seinare skulle få smake sjølve. Det var grapsever då vi gjekk til sjøs, og det heldt ved med fårleg vind og sjø, so vi vart liggande noko etter dei andre to skutene.

Det var visstnok fredag 24de at stormen slo til for alvor, og 25de og 26de var nok verste døgn for oss som låg lengst aust. Eg hugsar vi var ein gjeng som skulle på vakt om kvelden, truleg 24de. Vi stod lenge og venta på eit løgje for å kome oss over fordekket, og det gjekk fint til slutt.



Storparten av mannskapet på «Arktos»: Sitjande frå venstre. Andreas Bjerkvik, Volda, Jon Eidem, Hovdebygda, Oskar Taftasund, Hans Mur Brandal, Brandal. Ståande: Mikal Marø, Brandal, Paul Runne, Sigmund Bøe, Gurskebotn, Ole Folland, Kornstad, Peder Ullaland, Aksel Hagen, Borgund, Toralf Steinset, Borgund, Konrad Lyngstad, Averøy, Mikkel Hansen, Troms, Ola Gjerde, Syvde og Arne Gundersen, Ålesund.

- Då vi kom opp på midtskipet, var det fyrste vi såg at bakseluka til kolbaksen var open og luka fór seglande bakover dekket. Både på midtskipet og på akterdekket var det berre rørgelender, so det var mesta eit under at vi fekk tak i luka før den gjekk overbord.

Vi fekk lagt den på og fann eit par bordstubbar som vi spikra over for sikkerheits skuld.

I mellomtida hadde mykje sjø vaska ned luka og skylt med seg mykje kolstøv og småkol ned i skutebotnen.

Ut på natta fekk vi beskjed om at skuta var lek, og vi måtte sette i gang med dekkspumpene. Det var just inga gladmelding.

Pumpene var plasserte på akterdekket like bak midtskipsoppbygget, so dei var nokso godt skjerma for sjøen, men sjølv her gjekk det tildels svære brot over.

Det gjekk berre kort tid, so var pumpene tette og slutta å skaffe vatn. Det var kolstøvet i skutebotnen som tetta silane, og det same skjedde med maskinpumpene og.

Vatnet steig i botnen, og då skuta var nokso flatbotna, svalka det frå side til side, so det slo

opp dørkplatene på fyrdørken. Det såg ikkje bra ut.

To-tre mann vart sende ned for å hjelpe maskinfolka å reinske opp kolstøv og skit, men løysinga vart tilslutt å lage inntak for pumpene bak i tunnelen, og då greidde dei å lense unna.

Det synte seg elles at skuta ikkje var lek, men då veret gav seg, fekk vi sjå at ein lysventil i forkant av midtskipet inn til kolbaksen var slegen inn, slik at store mengder vatn kom inn og vaska med seg

småkola ned i skutebotnen.

Vi vart nok noko stusse då vi høyrde at skuta var lek, men det letna då vi fekk vite at dei klarte å lense unna.

- Kor lenge storstormen varte, hugsar eg ikkje, men medan det verste stod på, kom ingen frå forut til midtskips. Av og til sov vi ei stund i maskingangen, der det var godt og varmt, elles var vakta samla i eller omkring byssa, når ein ikkje stod til rors.

Byssa var under båtdekket i akterkant av keising og skorstein, og var den best skjerma staden på skuta under slike tilhøve, men likevel kom der av og til brott frå sida som kunne knuse alt som kom i vegen. Eit slikt brott smadra døra til stersen bak byssa, og brød, margarin og Vikingmelk mellom anna flaut rundt på dekk.

Vi var straks ute og fekk berga det meste, vi fann bordendar og spikar og fekk lappa døra, men litt seinare kom ein ny sjø, og atter flaut maten rundt på dekk.

Nett då kom skipperen ned frå brua, og vi fekk ei kraftig overhaling fordi vi ikkje passa på og berga sakene. Eg hugsar at vi vart noko snurtne, for vi hadde då sanneleg ikkje spart oss, men det kunne ikkje han vite sjølv sagt.

Fyren i byssa var sløkt, og vi prøvde å fyre opp for å få oss ein kaffi. Vi fann oss tenneved og parafin og fyrte opp og hadde fått skikkeleg god fyr då eit storbrott slo til og sende ein flaum av vatn ned bysserøret, so ved og kol og eld vart vaska ut på dørken.

Det same skjedde på ny då vi prøvde å fyre opp ei stund seinare, men då gav vi opp. Bysserøret

gjekk opp i akterkant av skorsteinen mest opp til toppen, likevel kom store mengder vatn ned gjennom røret, so det berre fossa ut gjennom omnsdøra.

- Ved eit høve vart vi merksame på at skalkinga til proviantrømluka heldt på å gå opp. Proviantrømmet låg heilt bak i hekken med ei luke knapt ein meter i firkant skalka med presenning og kilar. Vi såg at vi måtte gjere noko med dette, ellers ville vi få fylt opp romet med vatn.

Vi fann fram kilar, tau og slegge, og ein litt eldre mann frå Nord-Norge, han var vel opp imot femti år, som er heller høg alder i ishavs-samanheng, skulle saman med meg passe på eit løgje og prøve å rette på det.

Vi stod klar og fylgde nøye med sjøane, og då eg meinte eg såg ein sjanse la eg i veg akterover. Det gjekk fint, men kameraten fekk kalde føter og kom ikkje, so eg vart åleine. Eg fekk då likevel gjort jobben, og det gjekk godt, eg vart ikkje våt eingong, men eg var ikkje heilt blid på han som ikkje vart med.

Om det som foregjekk på havet omkring oss visste vi ikkje so mykje. Den som stod til rors hørde nok litt om korrespondansen mellom skutene og om dei nordnorske skutene som hadde sendt nødsignal, men det var ikkje so svært mykje vi visste.

Det var ikkje slik den tida at mannskapet kunne gå i styrehus og radiatorom og høyre på alt som gjekk for seg.

På "Arktos" var der ellers opa bru, rormannen stod ute, bak han var den vesle bestikkflugaren og radiatoromet, framfor han heilt i forkant av brua var ei rekkje vindusruter og det same var det på båe bruvingane.

Midt under verste veret kom eit kjempebrott som slo inn rutene i forkant og rutene inn til bestikk/radio og radiosendaren fekk seg ein kraftig skyll, so den vart ubrukeleg.

Det var då skipperen skrudde den ned og tok den ned i salongen, der han tørka og pussa den og fekk den til å verke att. Dei andre skutene hadde då kalla på oss med korte mellomrom utan å få svar, og dei var nok mykje redde for at vi var gått ned.

Han var glad i målet, gamle Marø, då han omsider fekk høyre Bernt svare og fekk vite at



«Arktos» komne inn i isen. Frå venstre: Kolset, Runne, Steinset, «Oppar» Marø, Lyngstad, Folland, mess Gundersen, Bøe, Gjerde og Strømnen. Foto frå Sigmund Bøe.

alt var vel. Han hadde to søner, ein svigerson og ein bror ombord i "Arktos".

Alle vart glade då vi fekk vite at mannskapet på "Saltdalingen" og "Isfjell" var berga, veret hadde nok gitt seg litt der med dei, men med oss som låg litt lenger aust var det framleis full storm. Etter kvart vart vi nok klar over at der ikkje lenger var von for mannskapet på "Nyken", og det gjekk nok sterkt inn på dei fleste.

Då stormen endeleg gav seg, vart det konferert skutene imellom om ein skulle fortsette eller om ein skulle snu heimover. Eg kan hugse at skipperen kom fram i ruffen og spurde oss kva vi meinte, og svaret var einstemmig, vi ville fortsette.

- Der var eit inntrykk eller bilde frå denne turen som sat lenge i meg, sjølv om det slett ikkje var nokon stor ting. - For å ha det litt lettvent med

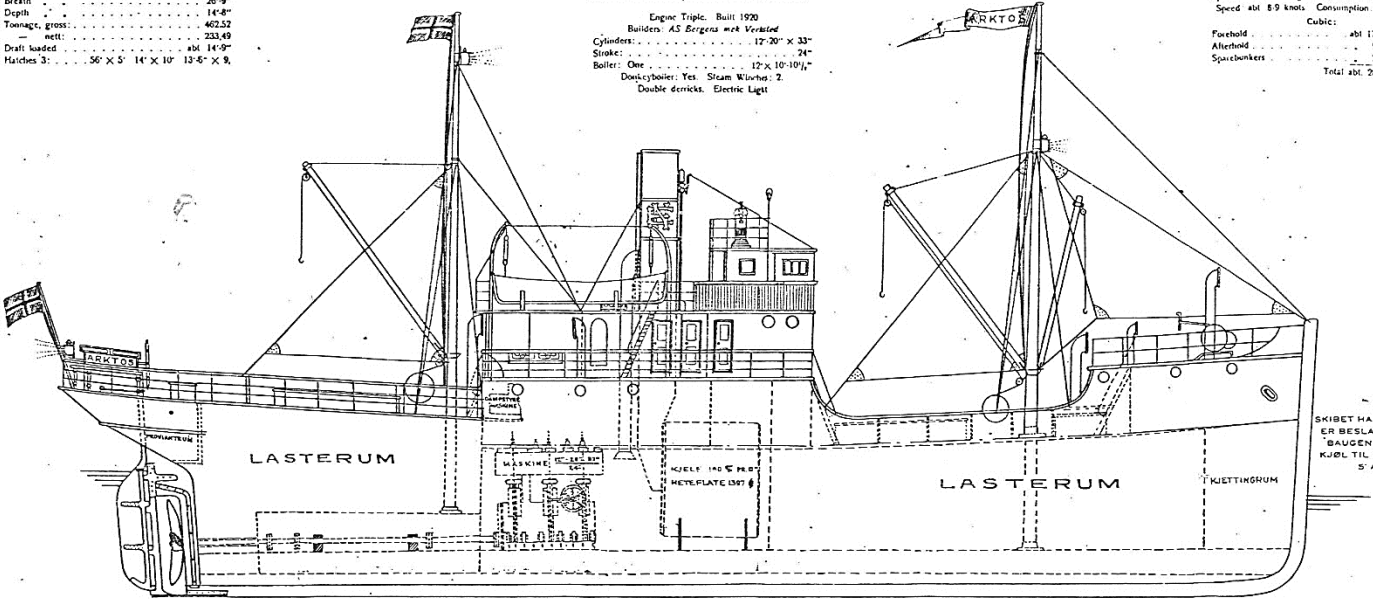
S. S. „ARKTOS“

Owner: Egil Næsheim, Haugesund
 Built 1920, class: A. I. Norwegian Vantas.
 Material wood with special keelruss of 2 oakwood.

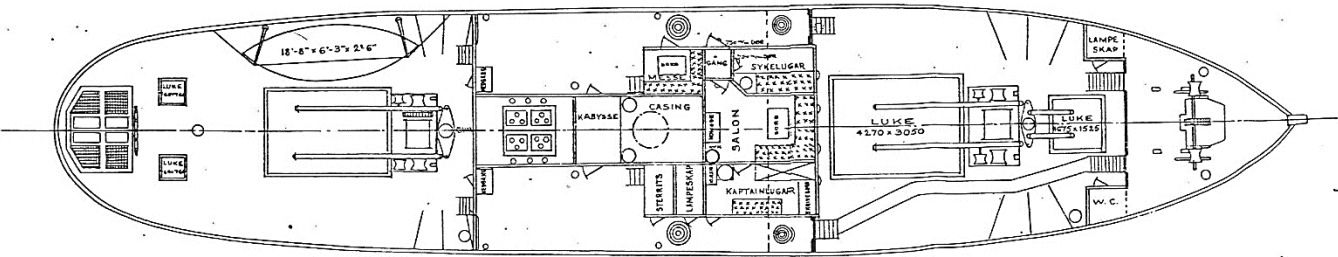
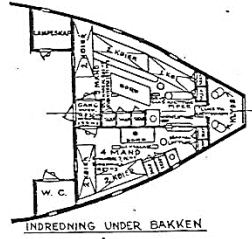
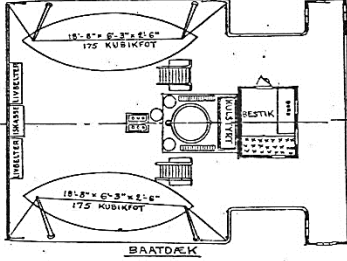
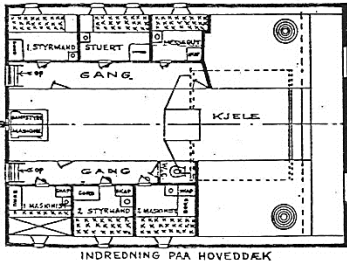
Engine Triple. Built 1920
 Builders: AS Bergens verk Versted
 Cylinders: 17-20" x 33"
 Stroke: 24"
 Bolts: One 12" x 10-10 1/2"
 Doubleboiler: Yes. Steam Witches: 2.
 Double derricks. Electric Light

Deadweight: including bunkers 461 tons
 Bunkers permanent 55 tons
 Spacebunkers in bridge 461 tons
 Speed 461 8.9 knots. Consumption 461 7.8 tons
 Cubic:
 Forehold 461 17 200 cu. feet
 Afterhold 9 200
 Spacebunkers 2 200
 Total 461 28 600 cu. feet

Dimensions:
 Length, all told 140'
 Breadth 26'-9"
 Depth 14'-8"
 Tonnage, gross 462.52
 net 233.49
 Draft loaded 14'-9"
 Masts 3: 56' X 5' 14' X 10' 13'-6' X 9'



SKIBET HAR 2" ISHUD AV EK OG ER BELAAT MED 1/2" JERN I BAUGEN FRA UNDERKANT KJØL TIL 145" DYPT OG CA. 5' AGEROVER.

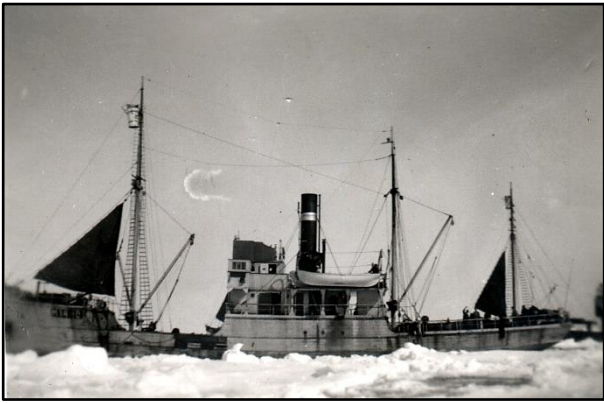


Particulars believed to be correct, but without guarantee.

Teikning av «Arktos», Ishavsmuseets arkiv.

maten på overfarten hadde stueren forsynt seg godt med fiskepudding til turen, og i grapseveret vart det mykje av det slaget til middag. Ikkje alle var so huga på mat i slingringa, og slaggrenna på rekka på midtskipet fekk derfor sin rikelege del av fiskepuddingen, slik at der heile tida var bruna fiskepudding klistra fast i slaggrestane i renna. Eg såg på dette kvar gong eg gjekk forbi eller dumpa slagg, og sjølv om eg tenkte lite på det rett då, so vart det slik at det gjekk fleire år før eg åt bruna fiskepudding etter denne turen.

- Eit anna inntrykk som eg og hugsar hadde direkte med vind og sjø å gjere. Ein merka det best når ein stod til rors på brua. Når skuta var på toppen av ein sjø fekk ein vinden med full styrke, og det ulte og peip og kvein so ein kunne ikkje høyre mannemål, når ho so stupte ned i bårdalen, vart det brått mesta heilt stilt i le av neste kjempesjø. Medan ho no låg i stup nedover, såg ein i mørkret det kvite brotet på toppen av neste sjø i lyset av topplanterna og høgt over denne. Det verka nokså skræmmande, då det kunne sjå ut som sjøen var høgare enn mastra. Dette er elles noko som eg har sett på mange, mange gonger seinare når det har vore "storver".



«Arktos» i isen. Foto frå Sigmund Bøe.

Då veret tok til å spakne litt, var det fyrste vi måtte gjere å fylle etter kol i baksane. Vi hadde kol i bulk i akterromet, og vi la ut trillebane frå midtskipsoppbygget og bakover til tvers av akterluka og nytta ei trillebåre. I den kraftige slingringa var det ikkje so heilt liketil, men det gjekk då av seg utan større uhell.

Når vi no fekk gå rundt og inspisere, fann vi at vi hadde kome utruleg fint frå uveret.

Noko av skanseledninga på fordekket var vekk og eit par dører midtskips var knuste til pinneved, men minste skaden var den som skapte mest trøbbel, nemleg lysventilen i forkant av kolbaksen som vart innslegen og som gjorde at vatnet vaska mengdevis av småkol i skutebotnen, og som då skapte alvorlege vanskar for lenseystemet.

Etter at vi kom i isen, fann vi at eit par ishudplankar på styrbord side var vekk, men alt i alt var det berre småtteri som lett kunne utbetrast.

Då vi kom i isen, møttest vi tre sunnmørs-skutene, og mannskapet frå "Saltdalingen" vart fordelt på alle skutene. Vi hadde dei ombord til vi var ferdige md ungselvangsten.

Vi tok då med heile mannskapet inn til St. Johns då vi gjekk inn for å bunkre kol.

- Både for meg og dei fleste av dei andre var dette fyrste turen til utanlandsk hamn, so alt var nytt og spennande. Det låg heilt klart i dagen at her var dårlege tider og mykje fatigdom og elendigheit.

Fyrste dagen vi låg der sette vi i gang med å spekke. Det hadde vi sjølv sagt ikkje lov til, men det gjekk ein halv dags tid før vi vart stoppa, og i den tida stod der lange køar for å få tak i kjøtet vi skar av skinna.

Sameleis når der skulle plukkast ut ein gjeng til å trimme kol under bunkringa. Der var hundrevis av menn som stod i kø og strakte hals i von om å få arbeid. Ein formann gjekk framfor flokken og peikte ut ein for ein dei som skulle få vere med, dei fleste måtte gå vonbrotne derfrå. Dei var dårleg kledde og hadde truleg ikkje so flust med mat heller.

- Heile byen bar ellers preg av fatigdom og stagnasjon. - Før vi gjekk ut fekk vi med fersk proviant både til oss sjølve og dei andre skutene, og det kom vel med, for det vart ein lang tur.

Ungselvangsten var ikkje på det beste, ikkje på langt nær slik som "Polarbjørn" og "Polaris" hadde funne det året før, men ikkje so aller verst heller.

Etter å ha spekka av tok vi til å jage etter gammelsel, og sjølv om vi ikkje kom bort i dei verkeleg store samlingane, so fekk vi då slag på han nokså jamnt, so det gjekk ikkje so verst. "Polarbjørn" og "Polaris" vart ferdiglasta og tok på heimveg, medan vi vart liggande eit par viker til.

Det vart etter kvart nokså smått med proviant og bunkers, so vi måtte avslutte av den grunn.

På heimturen åt vi mest selkjøt, berre av og til ein klippfiskmiddag. Verst var det at vi vart fri for mjøl, so det vart dårleg stell med brødmaten. Der hadde ikkje vore heilt trygt for rotter i proviantromet.

Dei hadde skore sund mjølsekkar, so der låg ein god del mjøl på dørken. Dette vart no samla opp og sikta, men brøda vart lite skikka til folkemat, det vart helst deigklattar som eigna seg betre til å forme figurar av, og eg hugsar at der av og til var ei fin samling av ymse deigfigurar på bordet forut.

Eg hugsar ikkje so nøye kva tid vi kom inn til Ålesund, men vi var ferdiglossa nett til jonsok. So vidt eg kan hugse, lossa vi ca 8500 skinn og fekk ein lott på ca 750 kroner, som etter den tid ikkje var so aller verst.

Det hadde vore ein tur med utruleg mykje arbeid, fangsting, spekking og ikkje minst koltrimming, vi hadde fare gjennom ca. 600 tonn med kol, men eg hadde likt meg svært godt og var alt bestemt på at eg skulle i veg neste år, so sant ikkje noko kom i veggen.

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 vinningsjans. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i ISHAVSMUSEETS VENNER

-Bli med og støtt vårt arbeid for bevaring og formidling av vår polarhistorie!

Bli Grasrotgiver i dag! Du kan bli grasrotgiver i alle Norsk Tippings kanaler eller ved å sendeSMS «Grasrotandelen 997304527» til 60000



Kjære Ishavsvenner

Tenkte eg skulle sende ei lita sommarhelsing til alle dokke som er gla i Polarstar og i det som skjer rundt skuta, og skal skje framover. Mange er nysjerrige, det veit eg, og mange er spente. Det er eg og!

Oss har hatt ein aktiv vinter og vår om bord, der desse fantastiske karane trufast er om bord og hjelper til med mangt og mykje.

Å halde skuta ved like og la ho framstå like vakker og fin som ho var då ho kom heim, er slett ikkje gjort av seg sjølv! Ein båt i opplag, forfell lett, så det er stadig eit eller anna som berre må passast på og som må stellast. Eg kan ikkje unngå å nemne Terje Valderhaug i denne samanhengen, som så påliteleg er der og sjekker og overhalar og passer på, dagstøtt! Det er uvurderleg ha slik ein kar gåande om bord! Som dykk veit er der mange andre også, og eg er sikker på at dei ikkje ser skeivt på at eg nemner Terje spesielt.

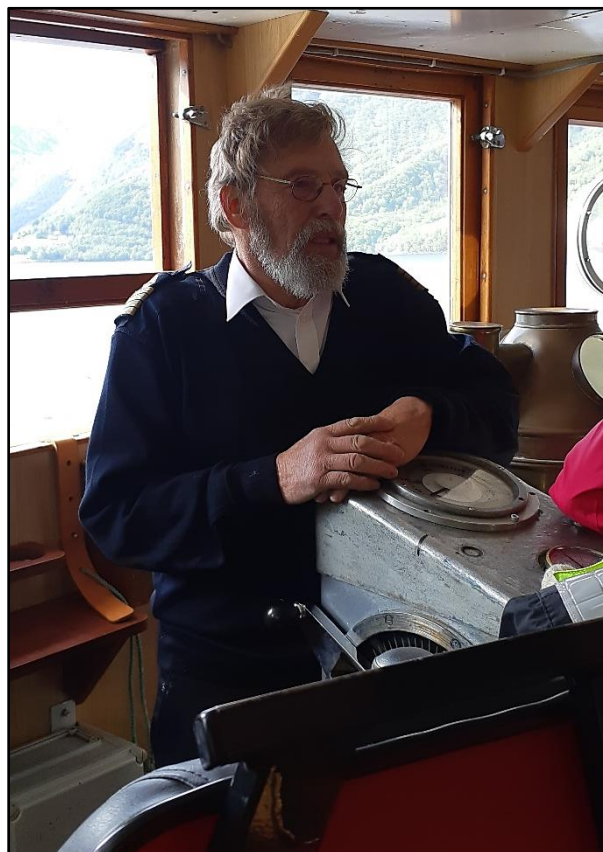
Oss har og vore på verftsopphald denne våren, ein god tur inn til Vard Søviknes Verft. Dei sto parat og gjorde for oss ein formidabel innsats, og hjalp oss med fleire ting, rør i maskinrom, reparerte eksosrøret og hjeppte oss med noke sveise- og festearbeid om bord.

Haram kommune er som oss veit ei tradisjonsrik ishavs- og polarkommune med rik historie. Det syntes godt, då mange kom og ville sjå på den gamle dame! Tusen takk for flott opphald ved Vard Søviknes, oss kjem gjerne attende om oss må. Prosjektlear, administrasjon og arbeidarar var fenomenalne!

I tillegg til dette mala, skrubba, olja og smurde mannskapet om bord, så dagane gjekk fint. Vart ei fin sosial samling for dei også, trur dei kosa seg fælt!

Utover dette har oss også fått teke service og retta på eit par tre ting ombord.

Vi fekk Florvaag Ålesund om bord (dette er gamle venner av alle ishavs-skuter i Brandal oppgjennom åra), dei retta på GPS systemet vårt og litt også for ekkoloddet, så no er alt på stell der.



Johan Veiseth, trufast skipper og dugnadsmann.

Zenith Elektro AS med entusiast Bjørn Kjelle vold i spissen har vore om bord og gjort ein del elektrikararbeid.

Vidare har Jets AS sjenka oss endå eit WC, det toalettet som på ein måte mangla om bord etter renovasjonen i Polen. No har oss komplett system, som vert bra for drifta av skuta framover.

No i vår kom også Mal Proff AS, Ålesund ved Gunder Andersen med ein forespørsel om oss kunne tenke oss å få Jotun bunnstoff til skuta, gratis! Oss var ikkje tunge å be, og no har oss tilstrekkeleg for neste dokking og overhaling.

Vidare må oss naturlegvis nemne at Ishavsmuseets Venneforening har vore om bord og vaska ned skuta, slik at den no framstår rein og fin og klar for nye eventyr.

I tillegg har eg nokre gode gutar frå seniorgruppa i Hareid Fotball, som og stiller når det vert spurd, tusen takk gamle fotballvener! Har og lyst å nemne at vår gode entusiast Petter Liavåg har sjenka oss ei bokkasse, naturlegvis fyllt om med godt lesestoff. Flott gåve Petter, tusen takk!



«Polarstar» på tur i Hjørundfjorden. Øye i bakgrunnen.

Eg ynskjer samle dette til ei **STOR TAKK** til alle som har bidrege denne vinter og våren (og tidligare) for at skuta framstår så fin som den er. Det hadde sett ille ut dersom dykk ikkje hadde stilt opp!

Oss har også hatt to flotte test- og service turar til Hjørundfjorden. På desse turane ville oss teste ut plass og kapasitet, med femti dagpassasjerer og maksimum mannskap på ni, som skuta no er sertifisert for. Skipper Johan Veiseth fekk full skute begge turar og det gjekk utruleg fint, alle såg ut til å kose seg i det flott mai-veret.

Første tur gjekk til Sæbø der fleire hundre kom om bord å besøkte oss og oss fekk besøk om bord av gamle ishavsveteraner der ifrå og bygdene rundt om.

Det var svært hyggjeleg å ha besøk av desse ishavsveteranane. Spesielt vil eg nemne kor

kjekt det var å få den gamle selfangar Odd Rekkedal om bord.

Ikkje so sprek og spenstig som han var i sine glansdagar, men huska godt og han hadde seg verkeleg ein minnerik dag trur eg. Endåtil sin gamle lugar makta han å kome seg inn i.

Helga etterpå gjekk test-turen djupare inn i fjorden, med besøk til Urke og nesten inn til Øye, samt inn til Bjørke, Viddal. Fantastisk flotte turar.

Så har eg lyst å nemne amatørteatergruppa Lux & Lano, som beæra skuta med flott framsyning i kulturstova oppe i Brandalskulen. Var både kjekt og løye å få sjå dette, ein vert storleg imponert over kva denne glade gjengen fekk til! Og tenk, tre stappfulle hus! Heldigvis for oss vart det til slutt ordning på at skuta framleis skal vere isblå og kvit! Ei stund var dette verkeleg dramatisk ☹️! Takk takk...

No skal skuta ut på nye eventyr. Den er charta vekk for ei periode til eit nordnorsk opplevingsselskap, som skal nytte skuta til



framover, med godt stell og drift. Skuta fortener det! Oss skal nok fylgje godt med, og oss veit at Polarstar vil besøke oss her nede i Brandal og området vårt med jamne mellomrom, utan at oss skal påvirke eller bestemme seilingsplanane.

formidling av norsk polarhistorie, norsk selfangst og alt som høyrer til vår stolte kystkultur.

I tillegg til at dei ynskjer fylle skuta med turistar og folk som vil oppleve ein spesiell tur på sjøen. Dei må ha innkome også for å halde drifta. Desse fra nord er drevne i slikt, og eg håper dei i godt samarbeid med Ishavsmuseet får til eit fruktbart samarbeid, der begge parter bidreg og samarbeider.

Vi noterer at Ishavsmuseet alt har fått om bord info kring museet og kva dei står for, no ser oss med spenning fram til korleis dette vert formidla. Oss ynskjer leigetakarane lukke til med dette, og dei skal vite at dette vert uhyre viktig for å kunne formidle selfangsteventyret og skuta si historie til krikar og krokur langs kysten vår.

Eit meir levande dokumentasjonssenter kan ein ikkje finne!

Og så håper oss at skuta får nok passasjerer og turar til at dette verkeleg synleggjer vår felles kulturarv, samtidig som folk får seg ein svært spesiell opplevelse med å vere passasjer på verdas flottaste selfangar.

Ein får ein svært spesiell følelse av historisk sus når ein entrar the Grand Old Lady. Bestill dokke gjerne ein tur !

Eg ynskjer alle saman ein god sommar. Det vil verte litt spesielt å sende skuta frå seg no, men det er det som må til ! Etter 11-12 år med hardt arbeid, hadde so nær sagt dag og natt, er det med ein god følelse oss no sender stafettpinnen vidare. Måtte skuta få mange fine flotte år



Selfangar Odd Rekkedal på vitjing om bord.

Takk for at du fylgjer med, og fylgjer Polarstar si ferd mot nye eventyr! Ser dokke skuta langs kysten ein eller annan stad, så gå om bord og hels på skuta di !

Mvh
Willy Nesset

Forlis i Vesterisen

Av Richard Bergh

I boka mi «Ein gong ei ishavsbogd» fortel Arnvid Rafteseth om då Tjørnvåg-skuta «Sælbarden» forliste i 1927. Men Arnvid fortalde om eit anna dramatisk forlis også. I 1940 var han om bord i «Veslemari». Men sidan denne skuta ikkje var frå Tjørnvåg – og det var skutene frå denne bygda eg skreiv om – kunne eg ikkje bruke historia om «Veslemari» sitt forlis i denne boka.



«Veslemari»

Arnvid Rafteseth var ein svært god forteljar med sans for dei små detaljar som skapar liv i forteljningane.

Det var den 24. februar 1975 eg sat heime hos han på Rafteset i Tjørnvåg, og han fortalde:

«Ja, det var i 1940, same året som krigen braut ut. Men den båten var ikkje herifrå, den var eigentleg frå Ålesund.

Båten heitte «Veslemari». Han som var skipper om bord, heitte Oskar Garnes. Det er han som er redar og tidligare skipper på «Sjannøy». Det var ein gammal, kjend ishavsmann. Dyktig rar!

Me for no oppi der og kørde. Krigen var begynt, men vi visste ikkje om det då med det same.

Og me kom til fangst. No kan eg ikkje hugse talet på dyr me fekk, men det var noko over 3000 dyr. Det var selungar, kvitungar. Ja, eg går ut i frå at det var mellom 3200 og 3300 dyr me hadde. Det nøyaktige talet kan eg ikkje hugse i dag, men det var noko slikt.

Han som var førsteskyttar vart sjuk. Så Oskar Garnes stod mykje i utkikstønna i toppen. Så skulle han ned ein kveld og få seg kveldsmat – eller var det no kaffi om kvelden?

Eg kan ikkje hugse det. Men anten det var vanleg kveldsmat, eller kaffi litt seinare – so tok han ein ta karane til seg og skulle lære han opp

å løyse seg av når han skulle ha mat og forskjellig anna.

For det var alltid noko han var nøydd til å gå ned frå tynna og gjere på ein tur.

Så skulle han løyse av, han der guten. Båten gjekk langs med iskanten. Dersom han såg noko dyr, så stakk dei inn i isen og tok ditta dyret. Sjølvaste storfangsten var i grunnen over. Det er

meir sånne enkle dyr du treff på slutten. Og det var slike me for og plukka. «Plukke enklinga», heiter det på fangstspråket!

Ja, skipperen var komen ned og skulle ha seg dinna matbiten sin. Men så såg dinna guten dyr inn i der, og der tek han sjansen og går inn i isen. Så var han sjølv sagt ikkje absolutt kompetent til å berekne propellen som gjekk baki der.

Når du svingar sånn, så kan du kome tiil å svinge propellen – eller den enden - ut og inn på eit isflak. Isfot som det kallast, altså is som ligg under vatnet. Men det er farleg, det må ein vere oppmerksom på. Og så var det litt dønning attåt. Og guten var no utrena då.

Så small det, og der for propellen! Mista propellen! Det vart telegrafert til Norge til rederiet om kva me skulle gjere. Ja, då hadde me



Oskar Garnes, her på «Sjannøy» i 1950.

forresten allereie fått vite at krigen var begynt. Oskar Garnes fekk melding om at «Kvitungen» - ein båt frå same rederiet – skulle slepe oss til Ålesund.

Så vart det og ordne oss for heimtur. Det vart laga til sleparar og greier, som me fekk om bord, og «Kvitungen» begynte å slepe på oss. Me gjekk eit døgn ifrå isen mot Norge. Og so var no krigen komen då!

Det var mykje rart å høyre i radioen! Og då vart det bestemt av karane på «Kvitungen» at me heller skulle gå til Island. Så dei forandra kurs og gjekk no til Island eit døgn. Men så betenkte dei seg igjen, at det var kanskje betre å gå opp i isen. (Dei visste ikkje sikkert om tyskerane også hadde okkupert Island, og torde ikkje ta sjangsen på å sigle dit.) Då vart kursen forandra igjen. Og me gjekk tilbake til Vesterisen, der me opprinneleg gjekk ut ifrå då me skulle til Norge.

Me hadde ein reservepropell, ein reserveaksel – det var påbode – så alle ishavsskutene hadde med seg sånt.

Men dinna skuta hadde motor. Hadde det vore damp, ville det vere lettare å få propellen på

plass. Men det var jo råd å få det til dersom vêrforholda tillet det. Me vart slept langt inn igjønå isen, so me fekk nøkelunde smult vatn.

Så måtte me ta ein stor del av fangsten i romet og bere fram på bakken på båten for å lette opp hekken. Ein meter eller nøke sånt kunne det vere ifrå vassflata ned på propellen då ditta vart gjort. Garnes, han hadde vore med og skifta mange propellar på dessa dampbåtane, so han var reine eksperten.

Han dirigerte heile greia, det gjekk no greitt i grunnen. Me måtte få ut akslingen som stod inne. Men så var det dinna lekkasjen då når me får eit sånt hol under vatnet. Vasstrykket står inn. Men me hadde laga til ein trepropp som passa inn i reserveakslingen, som me hadde liggande på dekk. Den spikra me på eit bord eller rør – eller nøke styr – så me fekk det no fast i alle fall.

Me tok den ned for hylsa, og då me trekte inn akslingen då, så tok dragsuget dinna proppen inni - så det vart for så vidt tett. Så måtte me trekke akslingen inn i maskinromet. Eg hugsar det var mykje styr med det! Me måtte ta bort koblinga, for det var kobling med på dinna båten.

Ein talje hang over haudet på oss når me låg og arbeidde. Ditta gjekk no greitt. Me gjorde klar den nye akslingen for å køyre han ut igjen. Det gjekk etter programmet, det gjekk ganske greitt alt saman.

Me måtte ha på pakkboksane. Me måtte ha på alt før me køyrde han ut, og fekk ut propellen som stod i. Me skudde ut propellen med akslingen. Og der før han.

Me fekk inn nøke vassflø da, så det var om å gjere å få inn eit par pakningar og boksa. Så akslingen kom på plass.

Men så var det å få propellen på akslingen igjen. Det måtte me gjere ute i vatnet. Det vart mykje styr der då, for me sleit med taljar og tau og styr og stell. Me fekk propellen frampå. Men me fekk han ikkje fast. Det var ein mutter bakom, ein svær mutter. Han måtte me hogge inn i ein planke. Ja, me festa mutteren i planken, og heldt planken nedfor akslingen, og sette mutteren på. Så gjekk me inn i maskinromet og laga til sånn



«Kvitungen» fotografert frå tønna, 1947. Foto frå Ludvig Solheim

at me dreia berre snaue akslingen før me kobla til motoren.

På den måten skulle me prøve å få mutteren på akslingen bakom propellen. Men det var så mykje dønning at me greide ikkje å få det rett på enden, ikkje tale om! Så me fekk han stuka frampå så godt som me kunne, dinna propellen. Med nøke spett og nøke styr som me laga til.

Ja, det gjekk bra! Me begynte å gå forover. Me gjekk ein – eller var det to? – dagsturar med ditta der, men slo aldri attover, for då ville propellen verte trekt av akslingen, veit du! Og då ville han gå (falle av) igjen.

Dei kunne jo ta feil der oppe i tynna og kommandere attover, men me var einige om at gjorde dei det, då skulle ikkje me manøvrere. Det var ein avtale som me hadde.

Men så kom kvelden. Då skulle dei samlast alle skipperane og verte einige om kva veg me skulle ta heim til Norge. Me haurde no mykje rare rykte etter at krigen var begynt. Det var ikkje godt å vite kva som var best å gjere.

Me kom no køyrande til møtestaden. Me slakka ned og slo stopp, og kom sigande. Men so vart det litt for stor fart, så me seig forbi skutene som låg der. Då kom Garnes og snakke om at me skulle prøve å slå attover, so me kunne få snakke med dissa karane der.

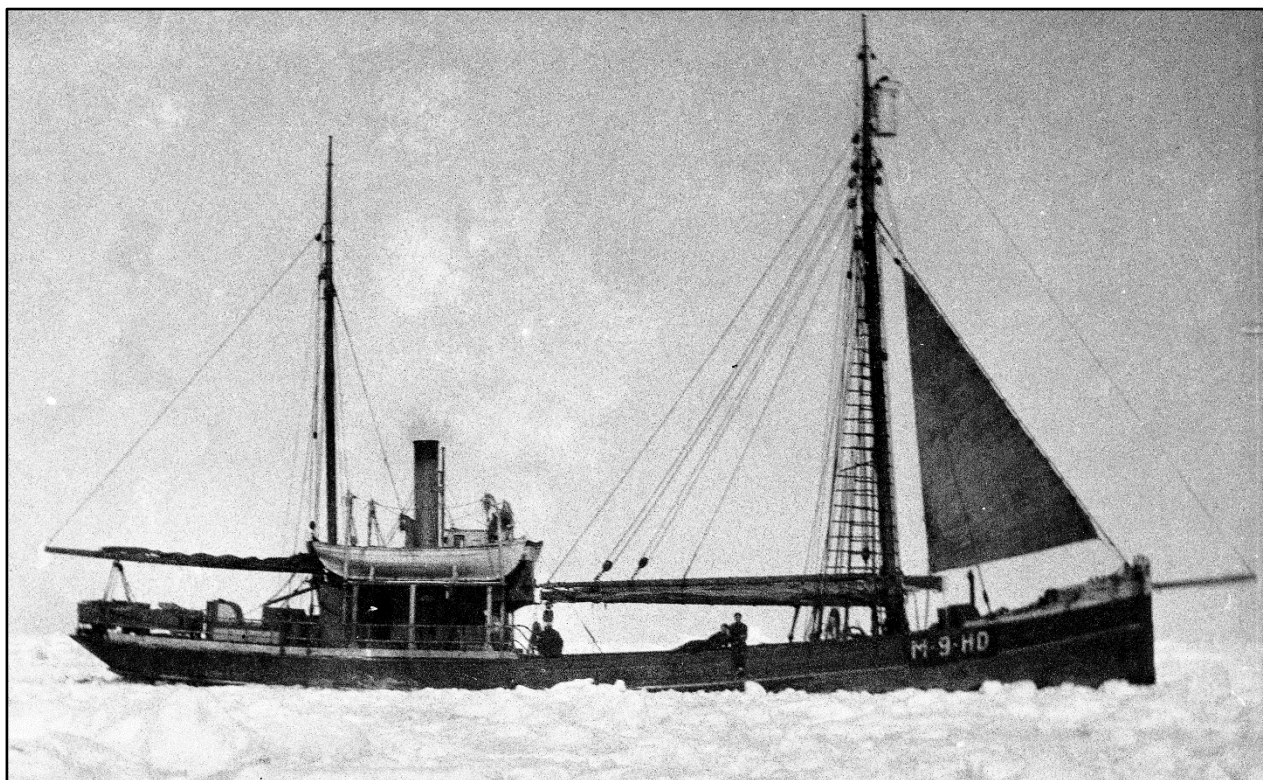
Men me kunne ikkje gjere det, for slo me attover, so mista me propellen. Og det var han no klar over han Garnes også, han forstod det meget godt, betre han kanskje enn me. Men so vart me no einige om at me skulle gjere eit forsøk.

Me stoppa motoren og slakka han så langt ned som me kunne. Så skulle me forsøke å koble fint inn, så propellen kom ganske sakte etter. Nei, det tåltest ikkje! Med det same koblinga huka, og propellen skulle begynne å fylgje med, så drog han propellen av. Me hørde berre klangen atti med det same han datt. Då var me ferdig, då hadde me ikkje propell. Då hadde me ikkje nøke å hjelpe oss med.

Det var mange alternativ å velje mellom, men ingen ville slepe oss. Det var kanskje ikkje anna å vente heller. Det var no krig, og kvar hadde nok med seg sjølv i grunnen. Men me var ikkje langt ifrå Island. Det hadde ikkje teke so mange timane å slepe oss dit. Det var ei god skute der. Ho heitte «Signalhorn». Ho var den einaste som var villeg. Karane der fortalde at dei kunne slepe oss inn til Island. Men av ein eller annan grunn så vart det avblåst.

Men dei var villeg til å ta folkjet. Og det var ikkje nøke anna å gjere, det var berre å la båten gå. Eg hugsar godt han Garnes snakke om å hente ein stor skiftøyel som me hadde. Han skulle trekke til mutrane på lukene – sånne bommar over lastelukene – så han var sikker på at ingen kunne bryte dei opp. For då lag dei og lurte!

Då skulle dei ta fangsten, for me hadde over 3000 dyr om bord. Og kunne dei få plukke det til seg, ville det vere fine greier! Men då var han



«Signalhorn» var villig til å slepe, men det vart ikkje noko av.

bestemt, han Garnes. Når dei var så simple at dei ikkje ville slepe oss til Island, så skulle dei heller ikkje få fangsten! Så det vart til at han dreide til det han greide med den store skiftenøyelen – eg hugsar det! Og skuta gjekk ned med alt.

Eg kom no om bord i «Veslekari» - den gamle «Veslekari» med damp – ho forliste no på New Foundland etter krigen. Der kjende eg godt han som var skipper. Han var ifrå Brandal. Han heitte Johan Brandal, me kalla han Runne-Johan. Han var verkeleg ein sjømann, ser du! Jau då, dei kom oppunder oss, og så ropte han til meg at eg måtte kome bort til hånå og vere der. Og det gjorde eg. Han som kom og henta meg i fangstbåten, det var han Olaf Lillenes, søskenbarnet mitt, han som seinare vart redar og skipper på «Pels», og gjekk ned i Vesterisen i 1952.

Så bar det inn til Spitsbergen. Me låg der ein, to tre dagar. Der trefte me «Heimdahl». Så var det å prøve å kome seg til Tromsø. Mannskapet på «Heimdahl» sa me måtte vere forsiktige, for det var tyske ubåtar i farvatnet. Men me gjekk no.

Eg fekk ei lang vakt i maskinen, for dei som i grunnen haurde til der ville helst ikkje vere nedi der. Men eg såg kor han sleit, stakkaren, som var lempar på båten. Eg gjekk ned og løyste av vakta til assistenten, for han var sjuk og kom ikkje på vakt etter at me var komne i sjøen.

Eg stod nokre og tjue timar nedi der. Det var fyrste turen til lemparen som haurde til om bord. «Veslekari» var so tung i stimen, ho var aldeles livsfarleg heile skuta, og me skulle køyre for fullt det me greidde, for å kome oss fort over havet. Eg såg fingrane på hånå. Han fekk krampe så dei stod som spikar rundt spettet når han arbeidde. Eg var no trenna med sånne greier, så eg gjekk ned og hjelpte hånå.

Me kom oss inn til Tromsø. Der vart me putta inn i marinen. Dei fleste karane låg innlosjerte på Sjømannsheimen. Eg og nokre andre låg innlosjerte privat. Me låg og sov. Me hadde frivakt. Me hadde gått nattevakt nedpå kaia.

Eg vakna no på føremiddagen. Det var så stille og roleg, altfor stille og roleg! Eg lurte på kva det var for nøke det her!

Eg tørna ut av senga og kika ut på gata gjønå vinduet. Nei, der va ikkje folk.

Så gjekk eg ned og prata med vertinna og spurde kvar dei andre var.

«Nei, e ikkje du på Sjømannsheimen?» sa ho. «E det nokon der då?». Ja, alle skulle møtast der, for no kom tyskarane og skutene skulle gå over til England.

Jau, eg tok og hivde på meg og gjekk bort på Sjømannsheimen. Men derifrå var dei rømde, men så såg eg dei stod i kø nedpå kaia. Den einaste båten som låg igjen, var ein trålar som nordmennene hadde teke frå tyskarane i isen. No var han ombygd til vaktbåt og var armert.

Der stod det mykje folk på dekk. Dei stod som sild i tønne. Dei skulle vere med over til England. Eg sa med meg sjølv: «Nei takk, å leggje i sjøen med ditta der, det skal ikkje eg vere med på! Det får berre bli som det vil!»

Eg gjekk tilbake oppatt på romet mitt og brende opp marineklede mine – for det var best å vere i sivil når tyskarane kom. Dei skulle kome dagen etterpå. (Og dermed redda han livet, for trålaren vart torpedert i Nordsjøen, og alle om bord omkom, mellom andre Otto Fugledal frå Tjørnvåg).

Nokre dagar seinare fekk me gå sørover. Eg reiste med «Furenak». Der var god plass, for dei fleste som haurde til der, var reiste. Skuta låg utan maskinfolk. Og so vart eg med der og kom til Ålesund.

Så var Arnvid Rafteseth heime igjen etter ein fangsttur til Vesterisen, som vart uventa strabasiøs og dramatisk. For både forlis og krigsutbrot på same tur var det ingen som hadde rekna med.

Arnvid Rafteseeth døydde 19. februar 1986 nesten 79 år gamal.

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

☎ 700 37 900

www.aasenbil.com

Natt på museet

Fredag, 8. mars vart det arrangert «natt på museet» for første gong på Ishavsmuseet. Opplegget var ope for alle barn mellom 10 og 12 år. Beathe Holstad frå Ishavsmuseet, Sindre Moltu Riisøen, Elisabeth Nettet og Janita Holstad Naustenget frå Ishavsmuseets Venner tok seg av dette arrangementet.

40 spente barn møtte opp på fredagskvelden med lommelykter og godt humør. På museet sto fire minst like spente vaksne og venta.

Etter litt rask informasjon om kva som skulle skje og presentasjon av dei vaksne, samlast vi alle saman om bord på ishavsskuta Aarvak. Her var det omvisinga starta. Vidare gjekk alle opp i andre etasje på sjølvse museet, det omvisinga fortsette. Peter S. Brandal, selane, utviklinga av skutene, fangsten på Grønland og gruvedrifta på Svalbard.



«Natt på museet», borna kosa seg med lommelykter på museet. Museumspedagog Beathe Holstad peikar og fortel om haka-piken.

Etter omvisinga var det tid for film. Filmen om alle Ragnar Thorseth sine ekspedisjonar som er laga spesielt til Ishavsmuseet vart vist på lerret i konferansesalen. Det som vart best huska av filmen var når isbjørnen fekk smake norsk røykelaks og ikkje minst melkesjokolade av Thorseth. 😊

Etter filmen vart barna delt inn i grupper og det var tid for «natt på museet-quiz». Der var mange gode diskusjonar i alle gruppene og «trappetrening» for å finne svara på spørsmåla. Lommelykter som for både høgt og lavt, inne og ute. Det var sikkert eit syn for dei i bygda som fekk det med seg.

Quizen vart avslutta og medan den vart retta sto stuert Rolf Garshol for heimelaga pizza til gjengen.

«Natt på museet» arrangementet vart fort populært blant dei yngre og vart raskt fullteikna. Med 20-25 barn på venteliste pluss eit skulekorps som ville bli med på dette, vart det fort bestemt at vi køyrer eigen «natt på museet» for korpset og ei ny «natt på museet» som er ope for alle som melder seg på. Beathe Holstad frå Ishavsmuseet hadde med seg frivillige på desse to ny arrangementa. Grethe Petersen, Brian Storhaug og Sofie Irene Sandvik var med på begge kveldane, Julie Therese Petersen Moldskred og Janita Holstad Naustenget hjelpte til på den siste.

Skulekorpset kom med rundt 20 barn i alderen 9-15 år, og hadde same opplegget. Omvising, film, quiz og sjølvstekt heimelaga pizza. Samansveisa gjeng som gjorde det kjempe bra på quizen, der heldigvis eine laget med barn slo leiarane, «gamlingane», som dei så fint kalla laget sitt.

Laurdag, 16. mars vart årets siste «natt på museet» arrangert. Rundt 30 barn var påmeldt og kom spente på museet denne laurdagskvelden. Litt små forandringar vart gjort på denne kvelden.
-Vi lærer så lenge vi lever alle mann.-

Med denne puljen starta omvisinga inne på sjølvse museet, før vi gjekk over til sjølvaste Aarvak. Dette for å få litt betre tid om bord i skuta. Der etter vart det sjølvstekt filmen om Ragnar Thorseth før quiz-tid. Lommelykter høgt og lavt, akkurat slik det skal vere når man leitar etter svar. Mange gode diskusjonar i gruppene denne kvelden også.



Johanna Naustenget Aarvik utforskar Aarvak i mørke.

Stuertenen sto klar med heimelaga pizza når quizzen vart avslutta denne gongen også.

Ishavsmuseet vil takke alle dei før nemnde kjekke frivillige som stilte opp for å få arrangert dette for barna.

Det har vore kjekke og lærerike kveldar for både barn og vaksne, og vi gler oss alt til neste «natt på museet» som blir i februar neste år.

I tillegg til tre «natt på museet» har her vore to grupper med sjøspeidarar på henholdsvis 14 og 33 barn. Det vart brukt same opplegget her som under «natt på museet». Men quizane vart lagt litt meir opp etter alder og tid sidan her var litt kortare tid og litt yngre barn også.

Konklusjonen er i alle fall at mars har vore barnas månad på museet.

Også mange skuleklasser har funne vegen til Ishavsmuseet og om bord i Polarstar denne våren:

Tusen takk for utruleg kjekt og lærerikt besøk på Polarstar, for elevar og vaksne i 1. og 2.klasse på Hjørungavåg skule.

Vi har hatt selfangst og polarhistorie som tema den siste tida – sett filmar, hatt samtalar, teikna og skrive, laga spørsmål, kjent på selskinn, fått halde i ein hakapik, og leika selfangarar i friminutta. Då var det ekstra kjekt å få sjå ei skute som har vore i isen, og høyre historier frå dei som har vore der.

Krona på verket var nok – for mange – då Terje Valderhaug starta motoren. Ei stor oppleving!

Eg legg ved setningane elevane skreiv i etterkant av besøket.

Julianne Skulstad Gryt | lærar

Polarstar

Johanna: Det var gøy å starte motoren.

Julia: Det var på kontoret.

Olai: Det morosamaste var å sjå styrhuset og det store rattet.

Amalie: Det var gøy å lære at når det var veldig kaldt frøys vatnet i do.

Emilie: Det var gøy å høyre på motoren starte.

Martin: Eg likte å vere i messa.

Lilja: Det var kjekt å vere i motoren.

Priyanka: Det var gøy å vere på Polarstar.

Tiana: Det var gøy å starte motoren.

Chanel: Det var gøy å starte motoren. Vi fikk sjå kvar våpna skulle vere.

Filip: Det var gøy nede i motoren.

Leonora: Det var gøy å fare ned i motoren.

Emilia: Det var gøy å vere på dekk. Det var gøy nede i motoren.

Henrik: Eg lærte at Polarstar er veldig gamal.

Jakub: Takk for at vi fikk høyre motoren.

Angelica: Eg lære styrbord og babord. Det var gøy å starte motoren.

Iver: Det var gøy når dokke starta motoren. Det var gøy å vere oppe i styrhuset.

Noah: Det var kjekt å sjå motorrommet. Det var kjekt å vere på Polarstar.

Pernille: Det var gøy når vi såg på når han starta motoren. Det var gøy å vere på Polarstar.

Joakim: Det var gøy å starte motoren.

Robert: Det var gøy å vere i motoren. Det var gøy å utforske.

Brian: Det var gøy nedi motoren.

Emil: Det var gøy når han starta motoren.

Ragna: Det var gøy i styrhuset. Polarstar er fin. Polarstar er ei selfangstskute.

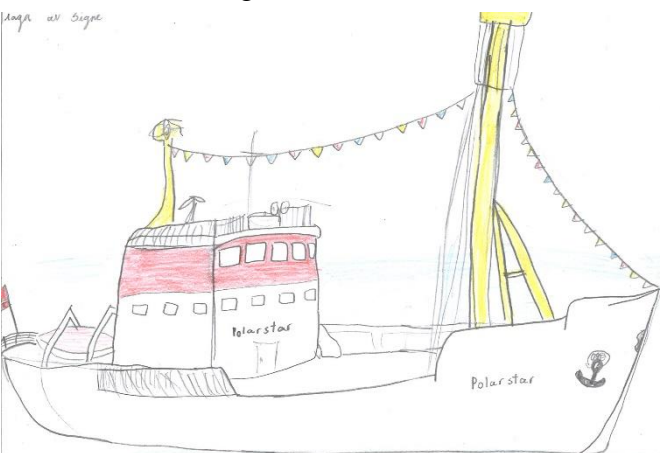
Tobias: Polarstar var selfangstskute.

Angelina: Det var gøy når dokke starta motoren. Det var gøy å vere oppe i styrhuset.

Leon: Motoren på Polarstar er kjempestor.

Magnus: Hakkapikken drepte dei selane med. Polarstar var ein gamal rustholk.

Også Hareid skule har besøkt Polarstar, og museet har fått nokre helsingar og fine teikningar frå dei.



Til Polarstar

Onsdag 29. mai sykla klassa mi, frå Hareid skule, til Brandal. Vi skulle gå av sykkelen da vi skulle gå over vegen. Når vi hadde komt fram la vi ifrå oss sykkelen. Med ein gong vi kom om bord på boten gjek vi inn på eit rom med mange sitteplassar, og der la vi i frå oss sekken. Der var nokon snilde folk som heite Terje og Beate. Vi delte oss inn i to gruppe, A klassa gjekk med Beate og B klassa gjekk med Terje, også viste dei oss rundt, det var veldig glat på dekk og det var alvorleg bratte traper men heldigviss var der handtak som vi kunne halde oss i. Vi fekk lov til å gå rundt på romma, men vi måte vere til forsiktig, og ikkje lege oss oppi sengene. Da vi var ferdig med omvisninga gjekk vi inn på det rommet med siteplassane, og der spiste vi mat



og holdt på med kviskreleiken. Ein av lærarane hadde bursdag so vi fekk ein is kvar. Også sykkla vi heim til skulen so vi fekk gå heim.

Frå Signe

Onsdag 29. mai sykla klassa mi, frå Hareid skule til Brandal. Oss skulle til Polarstar. Vi hørte på Beate og Terje. Beate og Terje var veldig flinke til å svare på spørsmåla som vi hadde med! Vi lærte mykje. Dei viste oss rundt i Polarstar. Vi lærte mykje med av også.

Onsdag den 29. mai, sykla eg og klassa mi til Brandal vi skulle besøke Polarstar!

Vi fekk sjå ein Haka pik

Dagny

Onsdag 29. mai sykla klassa mi, frå Hareid skule til brandal. Vi skulle besøke polarstar. Vi spurte ein del spørsmål. Maskinrommet var veldig lite. Vi hadde ei koselig stund i matsalen, seta var veldig gode å sitte på. Det var også ei koselig stund på båten!!

Christian 12 år

Polarstar er vakker

Bastian 6. kl



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

- PE produksjon - skrog - seksjoner - alle type konstruksjoner - sport /fritid - trykksaker

Teknisk support - kjøp/salg - import/eksport - crewing

Brand Valley hjelper ildsjeler i å utvikle organisasjonen i riktig retning gjennom å levere skreddersydde samarbeidsprosesser basert på designmetodikk.



Brandal - Oslo - London

www.brandvalley.no



Vi gir 10% rabatt på nye oppdrag frem til 1. september 2019 bruk av koden Aarvak.

«Veslekari»- ekspedisjonen – den private hjelpeekspedisjonen etter Roald Amundsen

av Knut Domaas

(Norges Handels og Sjøfartstidende 25/2 – 1935)

Sommeren 1928 ble det etter initiativ av den norske presse og under dens administrasjon sendt to ekspedisjoner til Nordishavet for å lete etter Roald Amundsen og de andre som hadde fulgt med ham på flyvebåten «Latham». Omkostningene ved disse ekspedisjoner ble dekket av midler innsamlet fra almenheten.

De to ekspedisjoner øvet ingen bedrifter av sådan betydning, at det i og for sig kunde gi grunn til å skrive om dem nu.

Andre, som har vært optatt med å forfatte den del av verdenshistorien som de var med på å skape i Nordishavet den sommer, har imidlertid ikke begrenset sig til sine egne gjerninger, men har også beskjeftiget sig med de to ekspedisjoner med «Veslekari» og pressens virksomhet i denne forbindelse.

Hvad de har anført utmerker sig ikke særlig ved pålitelighet.

De to mest fremtredende menn innen pressens arbeidsutvalg, nemlig redaktør Frøis Frøisland og kaptein Otto Sverdrup er avgått ved døden. Jeg betrakter mig som deres eftermålsmann i denne sak, og kan derfor ikke la en hvilken som helst omtale av deres arbeide uenset.

«Veslekari»

Roald Amundsen var forsvunnet i polardisen. Mandag den 18. juni 1928, litt over kl. 16 lettet «Latham 47» fra Tromsø. Kl. 18.45 hørte telegrafisten ved Geofysisk Institutt i Tromsø at «Latham» anropte Kings Bay to ganger for å få forbindelse. Så blev det dødsens stille.

Engstelsen vokste fra time til time. Med stigende heftighet krevet almenheten, at de ytterste anstrengelser skulde gjøres for å finne Amundsen og hans feller. Deres liv måtte reddes om det stod i menneskelig makt.



Roald Amundsen.

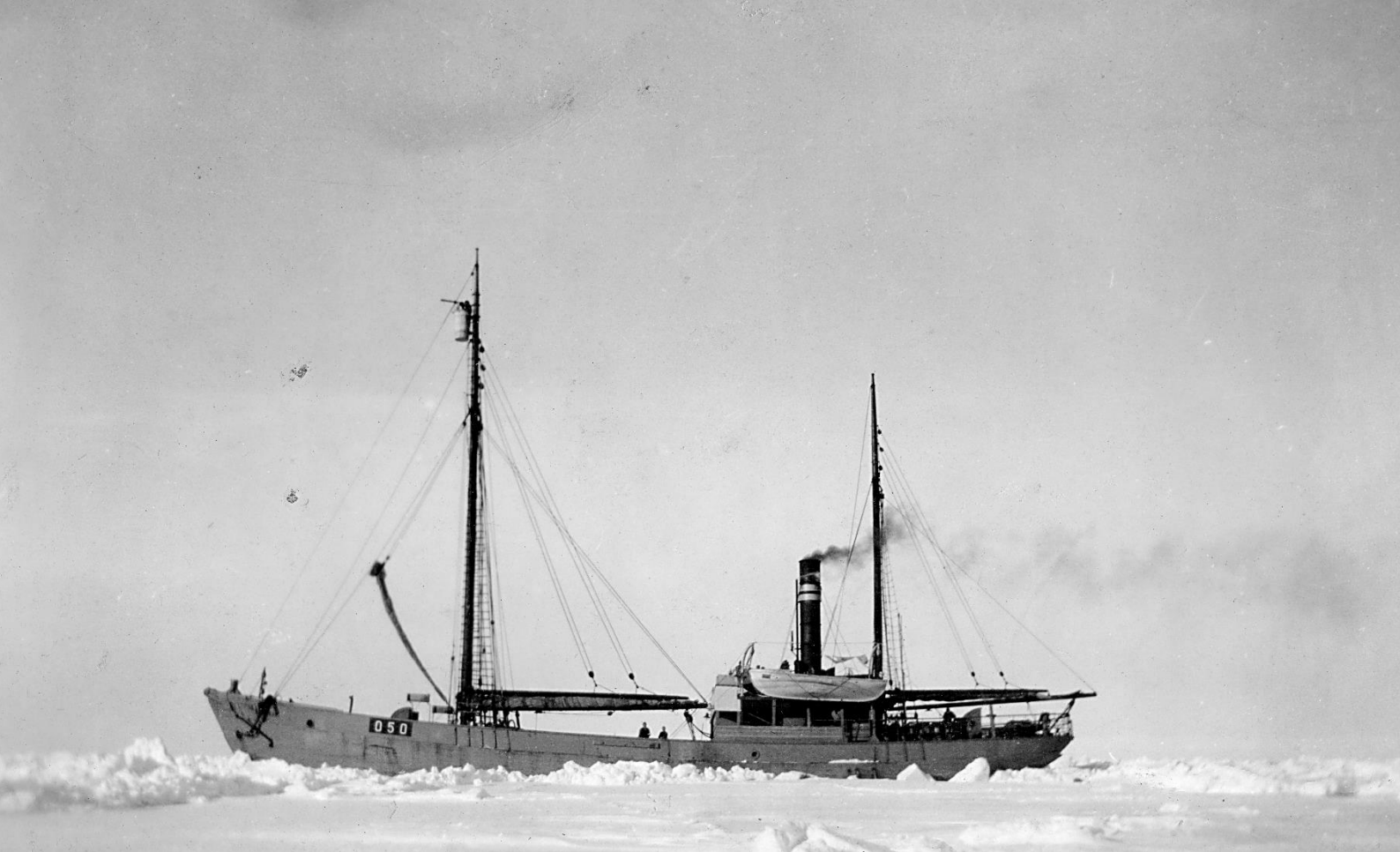
Den 26. juni ved 21-tiden ringte telefonen. «Det er Frøis», lød det. «Kom med engang op i «Aftenposten». Skynd dig». Så brøt han forbindelsen uten å vente på svar.

I redaktør Frøislands kontor var der samlet representanter for Oslo-dagbladene. Dessuten var kaptein Otto Sverdrup, major Tryggve Gran og løytnant Gustav Amundsen der.

«Vi er enige» sa Frøis, «om å befrakte «Veslekari» og sende den op langs østkysten av Svalbard for å lete etter «Latham»-ekspedisjonen. Vi åpner en innsamling i alle aviser imorgen tidlig og går igang så hurtig som mulig.

Deltagerne i dette nattemøte konstituerte sig som komité. Frøisland hadde fått møtet istand og var i det hele den som hadde vært mest aktiv i saken. Han nektet imidlertid bestemt å motta valg som for-mann. «Det er den samlede presse, som skal optre og Pressefor-bundets formann er pliktig til å ta formannsstillingen», sa han.

Dermed blev det. Vi nedsatte et arbeidsutvalg. Det bestod av Frøis Frøisland, generalkonsul



«Veslekari» i isen 1926. Foto Anton Sulebakk

Arth. H. Mathiesen som rederikyndig og formannen. Roald Amundsens brorsønn, løytnant Gustav Amundsen, påtok sig hvervet som sekretær. Otto Sverdrup ønsket ikke å være med i arbeidsutvalget, men lovet å bistå med gode råd.

En bedre rådgiver for et slikt foretagende kunde ikke opdrives på denne klode.

Initiativet til møtet var tatt av løytnant Amundsen, major Gran og redaktør Frøis Frøisland. Amundsen hadde drøftet spørsmålet med Gran og deretter anmodet Frøisland om ved en offentlig inn-samling å skaffe de nødvendige midler til å sende «Veslekari» til de østlige farvann. Frøisland henvendte sig derefter til de andre aviser.

Følgende oprop til almenheten var besluttet innrykket i morgen-avisene:

Osloavisenes oprop

Over 8 dager er gått siden «Latham» under ledelse av Roald Amundsen og kommandørkaptein Guilbaud forlot Tromsø for å komme Nobile til hjelp. At det er tilstøtt flyvemaskinen noe må nu betraktes som sikkert.

Langs den vestlige rute, som «Latham» kan ha tatt, vil der bli foretatt undersøkelser av «Hobby», som er blitt stillet til regjeringens disposisjon, av «Michael Sars» samt av marinefartøiene «Tordenskjold», «Strassbourg» og «Quentin Roosevelt».

Men av stor betydning vil det også være å undersøke de kyster og øer som «Latham» kan ha fløiet over, om den østlige rute er blitt valgt. Er en nødlanding foretatt her, er det mulighet for at besetningen kan ha reddet sig i land.

Til befaring av dette område er det anledning til å få leiet ishavsfartøiet «Veslekari» under kommando av den kjente ishavsskipper Johan Olsen. Skibet er klar til å starte idag.

I full forvissning om, at det norske folk vil gjøre alt som er mulig for å redde Roald Amundsen og hans feller, har avisene i Oslo besluttet å rette en inntrengende henstilling til sine lesere om å yde bidrag, så denne ekspedisjon kan komme avsted. Det beløp som trenges ligger mellom 60,000 og 80,000 kroner.



Johan Olsen på «Veslekari» i Kvitsjøen ca. 1924

Kaptein Otto Sverdrup uttaler, at får man «Veslekari» avsted, har man gjort hvad man kan. Men det haster.

Bidrag kan tegnes i bladets ekspedisjon. Møtet i «Aftenposten» varte bare en kort stund. Frøis Frøisland ledet med fynd og klem. Han talte tilsynelatende rolig, men med en undertone av fortettet energi, som virket sterkt stimulerende.

**

Jeg hadde vært i Bergen på møter og således utenfor det som var foregått i Oslo.

Søndag den 17. juni kom Roald Amundsen til Bergen med nattoget fra Oslo. På stasjonen var der samlet en mengde folk. Massen hyltet ham med begeistrede hurrarop.

«Bare de vilde la det være til vi kommer hjem og har utrettet noe», sa han utålmodig. Roald Amundsen var en handleglad mann; men overfor bifallet var han hjelpeløs.

Den offentlige hyldest plaget ham åpenbart. En viss skyhet overfor bifallet hadde vært merkbar hos ham også før. Nu var den langt mere fremtredende enn da han kom fra Nordvest-passasjen, fra Sydpolen og fra Teller. Han rakte mig sin hånd til avskjed og sa: «Takk for alt da».

Om kvelden gikk «Latham 47» op fra Bergens havn. Ti tusener ropte hurra, viftet til den og stirret efter flyet så lenge det kunde sees.

**

Åtte pinlige ventedager var gått siden «Latham 47» gikk fra Tromsø. Ingen melding kom. Det var intet spor. Ikke noen under-retning av noensomhelst art kunde gi den minste antydning om hvor-dan det var gått ekspedisjonen.

Skib var sendt nordover for å lete. Det var mange skib deroppe og underveis: Fiskeriopsynsskibet «Michael Sars», en bergmester-skjøite, panserskibet «Torden-skjold», ishavsdampskibet «Heimland», fiskeopsynsskibet «Quintin Roosevelt», krysseren «Strassbourg» dampskibet «Hobby» m. fl.

Noen av disse skib var allerede i ferd med å lete i området Tromsø – Bjørnøya – Svalbard og vestover. De øvrige var bestemt til det samme område. De fleste vilde nå frem i løpet av få dager.

Kaptein Wisting var der, en av verdens mest kyndige ishavsfarere, Roald Amundsens beste venn. Ingen kjente hans tenkemåte og handlesett bedre enn Wisting.

Selvsagt foregikk eftersøkningen efter samråd med ham. Ingen sjef vilde gi avkall på en slik stabsoffiser for en sådan opgave, enn for å bytte ham med en yngre mann uten polarerfaring.

I havet fra Bjørnøya nordover langs vestkysten av Svalbard vilde således sikkert hver krok bli undersøkt. Ganske visst kunde orlogsfartøiene ikke gå inn i isen, men det måtte antas, at de var utrustet med materiell for sledeekspedisjoner. Flyvemaskiner fantes der oppe, også norske maskiner.

Krigsskibene kunde gå inn til iskanten og ved hjelp av båter, sledeekspedisjoner og flyvere få hele den siden av øgruppen så grundig undersøkt som det overhode var mulig.



Roald Amundsen (bak i flyet) klar til avgang med Latham 47

På østsiden av Svalbard var ingen. Det var den tanke som behersket løytnant Amundsen, major Gran og Frøis Frøisland. Roald Amundsens planer var ikke nøiere kjent. Han hadde i sin tid gått i Sydpolen, da folk trodde han var på vei til Nordpolen. Kunde det ikke tenkes han hadde lagt ruten østligere enn antatt for å fly i direkte til Nobiles leir? Det var en mulighet! Det mente løytnant Amundsen og mange med ham.

Ekspedisjonen kunde så være forulykket, styrtet ned. Man kunde ha fått maskinskade og måttet nødlande på isen eller iland. Provianten kunde være ødelagt, helt eller delvis. De hadde kanskje reddet sig matløse, sårede og syke! Hvem kunde vite? Nu, otte dager efter, var lite gjort for å undersøke langs den østlige rute til Nobiles leir.

Det hastet. Det var åpenbart den mest påtrengende nødvendighet å få ekspedisjonen avsted uopholdelig.

Det var tankeløshet ikke å holde utvalgsmøte samme natt! Vi kunde tatt risikoen på at pengene vilde komme, befraktet skibet og satt Ålesund igang med å gjøre det klart!

Men om utvalget ikke hadde begynt ennå, så arbeidet rotasjonspressene.

I de tidlige morgentimer spydde de ut hundretusener av eksemplarer. Fra hver eneste avis lyste opropet til almenheten, flott slått op. Det var kort og fyndig. Det utløste stemningen hos folkets store flertall.

Allerede om formiddagen den 27. juni kom det et skred av bidragsydere. Nu fikk man se hvor populær Roald Amundsen var i alle lag av befolkningen.

Om dette bevis bare var kommet før, mens han gikk ute på Svartskog ensom og følte sig forlatt!

Om morgenen den 27. juni, mens avisene strømmet ut over by og land med sitt krav til almenheten om å støtte, trådte arbeidsutvalget sammen. I møtet deltok foruten arbeidsutvalgets medlemmer, major Tryggve Gran, løytnant Reistad, ingeniør Leif Lier og kaptein Otto Sverdrup.

Utvalgets medlemmer kjente alle sammen Roald Amundsen personlig, fler hadde stått ham nær. Enkelte hørte til de meget få han i den siste tid ennå regnet til sine venner. Deltagerne i møtet var behersket av en eneste tanke: Finn Roald Amundsen! Finn ham og hans feller fort! Finn dem levende for enhver pris og med enhver risiko!

Rollene blev fordelt. Generalkonsul Mathiesen sammen med sekretæren overtok det rederimessige. Den finansielle side blev overlatt Frøis Frøisland og formannen.



Amundsen i flyet N25 i Ny-Ålesund då dei prøvde nå nordpolen i 1925. Foto frå Hans Hjelle

Et telegrafisk tilsagn fra grosserer Fr. Peterson, Paris, om å bidra med resten dersom innsamlingen ikke skulde bringe det nødvendige beløp og løfte om støtte fra minister Gade satte oss i stand til å handle straks uten finansielle bekymringer.

Vi befraktet «Veslekari» og satte kaptein og rederi igang med dens utrustning. Beslutningene fulgte slag i slag. Major Gran blev ansatt som leder med løytnant Reistad og ingeniør Lier og dr. Kjell Mossige, radiotelegrafistene Odd Falch og Havstad, som deltagere i ekspedisjonen. Det innbyrdes forhold mellem ekspedisjonens leder, major Tryggve Gran, og kaptein Johan Olsen, blev ordnet.

Ingeniør Lehmkuhl og Ingeniørforretningen Atlas lånte oss en trådløs telegrafstasjon med kraftmaskin og kaptein Gottwaldt påtok sig å besørge den opsatt ombord i «Veslekari» på veien fra Ålesund til Tromsø.

Ekspedisjonens deltagere drev på med å skaffe tilveie utrustning og utstyr. De trålet byen efter hvad de skulde ha med sig. Det blev skrevet og telefonert. Vi foretok de mest halsbrekkende forsøk på å skaffe tilveie flyvemaskiner. Det blev telegrafert til England, til Sverige og til Tyskland. Vi gjorde henvendelse til hær og flåte, altsammen uten at det lykkedes å skaffe fly.

Det blev fortsatt med å søke efter fly også efter at ekspedisjonen var dratt avsted. Nu fikk vi også løfte om maskiner.

Formannen nevnte under en samtale med et medlem av den britiske legasjon at det eneste sted hvor han visste det fantes hen-siktsmessige flyvemaskiner var i den engelske marine. Den neste dag – en søndag – ringte den britiske minister, Sir Francis Lindley, personlig til formannen privat og sa at den britiske regjering hadde stillet til disposisjon to Mothfly av den type som vi trengte.

Nu gjaldt det bare å få disse fly over fra England og efter «Veslekari» til Tromsø. Det var samme dag som skuten hadde forladt Ålesund om

morgenen. Møte i arbeidsutvalget blev straks sammenkaldt.

Vi tilkalte løytnantene Gulliksen og Freng fra Kjeller. De kom villig til stede. Det var ikke den eneste gang de hjalp oss. Vi overfalt admiral Berglund med spørsmål om han ikke kunde sende et krigsfartøi efter flyene.

Statsminister Mowinckel blev anmodet om å be legasjonen i London om å hjelpe oss. Mowinckel gav oss lov til å forhandle gjennom legasjonen direkte med de britiske myndigheter, altså uten departementets mellemkomst. Dessværre lykkedes det ikke å finne noen utvei til å få flyene transportert til Norge så hurtig at de kunde nå «Veslekari».

Tilbudet er enestående venlig og vidner i høi grad om britisk interesse for arbeidet med å finne «Latham»s besetning.

Vi hitsetter den i sakens anledning førte korrespondanse:

Brev fra Sir Frands Lindley til formannen
British Legation Oslo 2nd July 1928.

My dear Editor

In order that your Committee should know exactly how matters stand at present regarding the loan of aeroplanes by the British Air Ministry I think «Italia» would be as well that I should send you copies of the telegrams which I sent off on Saturday and yesterday after having had my two conversations with you on the telephone. I also enclose copy of the telegram which I received front the Air Ministry in reply to my first inquiry.

I am sure that the only practical way of arranging the business is for someone in London, preferably a member of the Norwegian Legation to nego-tiate direct with the Air Ministry. For me to have attempted to do more than have done would have only led to confusion; and this is the reason why I suggested yesterday that you should enlist the assistance of the Norwegian Ministry for Foreign Affairs. I understand that you have done this and I very much hope that we shall be able to afford your Committee useful assistance.

Your very truly

(sign.) F. Lindley.

Copy of Telegram sent by Sir F. Lindley to the Secretary of State for Air, London, 30. June 1928, 3 p.m.

Private. Committee for Amundsen Relief ask whether your Ministry could lend two small planes with floats which will be replaced with ski here. No British personnel required. If loan is possible, details will be communicated through Norwegian Ministry of Marine.

Copy of Telegram received from the Air Council by Sir F. Lindley, 1st July 1928, 1 am.

Private stop Will willingly send two seaplanes with floates stop Please inform whether single seaters or two sealers are required.

Copy of Telegram sent by Sir F. Lindley to the Secretary of State for Air, 1ste July, 7.30 pm.

Private stop Committee are most grateful for Air Councils kind offer and will communicate all details through Norwegian Minister in London.

Brev fra arbeidsutvalget til den britiske minister
Sir F. Lindley,
British Legation, Oslo. Oslo, July 4th
1928

Dear Sir.

On behalf of the committee for the Amundsen relief expedition, I hereby beg to forward our deepest and warmest thanks for your kindness, and the great interest you have taken in our work. It was only with the deepest regret we found out that we could not accept your Governments great ofer to us. But owing to the short space of time we have to our disposition, we found that we did not dare to delay the «Veslekari» any more in waiting for the machines to come all the way round.

May I also trouble you to convey to your Government our most heartfelt thanks and also our deepest regrets? We feel deeply indepted to both you and your Government.

Yours sincerely

Arbeidet for å skaffe brukbare fly blev fortsatt også senere, men uten positivt resultat. Det var

jo ikke så lett å skaffe brukbare fly dengang som idag.

Men tilbake til forberedelsene første dag. Det blev arbeidet under stigende press. Fra avisene kom meldinger om at pengene strømmet villig inn og den ene forretning etter den annen henvendte sig til oss med tilbud om å yde gratis fornødenheter til vår ekspedisjon. Det var åpenbart at publikum var med oss. Det stimulerte godt.

Generalkonsul Mathiesen stilte sitt kontor og sitt personale til rådighet. Her blev arbeidet stille og intenst. Alle var opsatt på å få ekspedisjonen avsted hurtigst. Ikke en time måtte spilles.

Der blev holdt flere møter i dagens løp. Mange spørsmål skulde drøftes og avgjøres. Blandt disse var også hvorvidt det kunde tenkes at «Latham 47» nu, 8 dager efter starten fra Tromsø, fremdeles drev omkring på havet på rett kjøll med ekspedisjonens deltagere i live, forutsatt at den var kommet uskadt ned. Flyverne mente vi ikke kunde regne med den mulighet.

Det hadde vært kuling om formiddagen den 18. juni i strøket om Bjørnøya.

Vi gikk da ut fra, at ekspedisjonens deltagere neppe kunde finnes i live hvis de ikke var kommet iland eller inn på isen.

Major Gran fremla et utkast til plan for ekspedisjonen overensstemmende med opropets forutsetning. Den gikk ut på at man skulde søke langs en rute fra Tromsø til Nobiles leir den dag «Latham 47» startet fra Tromsø.

Ekspedisjonen skulde stå i stadig forbindelse med andre ekspedisjoner og samarbeide med dem i den utstrekning som det var mulig.

Vi var villige til samarbeide med hvem som helst såsant det bare kunde fremme vårt formål. En automobil i foræring

Sent på kvelden 27. juni ringte en representant for General Motors, Peter Andersen, opp og ønsket å tale med arbeidsutvalget. Frøisland og formann møtte ham på Strand i Bærum. General Motors hadde en flytende utstilling her ombord i dampskibet «Hertha Mærsk».

Peter Andersen meddelte, at General Motors hovedkontor hadde sendt ham et telegram om,

at selskapet ønsket å forære en automobil til pressens innsamling.

Vi sa takk. Frøis Frøisland sørget for utlodning av bilen og den innbragte i alt ca. 45,000 kr. Blandt annet blev det solgt en mengde lodder ombord i «Hertha Mærsk» på dens tur langs kysten.

Disse 45,000 kroner kom, som vi senere skal se, til å gjøre stor nytte.

General Motors Gavetelegram så slik ut:

Peter Andersen,
Hotel Bristol, Oslo

General Motors in common with all norwegian and with all admirers of courage and sportmanship explorers Roald Amundsen is now missing after his gallant achievement in carrying aid to general Nobile in view norwegian efforts to raise funds for rescue expedition you are authorized to make use of floating exhibition for this purpose such as charging entrance fee if you think practicable furthermore you are authorized to donate one car aboard say Chevrolet Sporttouring for lottery purpose during exhibition. Ladin,

*

«Veslekari» avsted

Neste dag forløp med samme intense arbeide.

Vi klarte å få ekspedisjonen avsted fra Oslo med aftentog den 29. juni.

Hvordan var det nu gått i Ålesund?

Generalkonsul Mathiesen hadde satt stor kraft på, men meget skulde gjøres. Skibet måtte befries for en del last. Det skulde besiktiges, dykkerundersøkes, assureres, forsynes med kull og proviant. Mannskap måtte kanskje forhøres og utrustes.

Vi visste at kaptein Johan Olsen var en usedvanlig dyktig mann, og stolte på at han var like så interessert som vi for å komme avsted. Deri tok vi ikke feil. Den 29. juni fikk vi et utålmodig telegram fra ham om at «Veslekari» først vilde være disponibel til overtagelse samme aften og klar til avgang lørdag aften (30. juni). Skuten gikk fra Ålesund søndag den 1. juli kl. 9 om morgenen. Det gikk fremdeles glatt efter programmet. Ekspedisjonen kunde forlate Tromsø den 4. juli kl. 21 med kurs for Sydkapp på Svalbard.



Roald Amundsen (i midten) i samtale med journalistar i Ny-Ålesund i 1925 Foto frå Lars Bryne

Arbeidsutvalget hadde den hele tid handlet på egen hånd. Først efter at ekspedisjonen var avgått fikk vi tid til å meddele den store komité, Oslo-avisenes representanter, hvad vi hadde foretatt oss. Senere blev der arbeidet på den måte at de store avgjørelser blev forelagt avisenes representanter på forhånd. De mindre blev tatt av arbeidsutvalget, og senere referert i den store komité. Der forekom ingen større uoverensstemmelser. Alt blev godkjent.

Redaktør Frøis Frøisland drev innsamlingen med fremragende dyktighet og han hadde en suksess av den annen verden.

Allerede de 30. juni hadde Oslo-avisene 75,000 kr., 2. juli 100,000 kr. Det var innsamlinger igang utenbys, deriblandt i Bergen, med fabrikkeier Fasmer som leder. Ialt inntekt der i sommerens løp 150,000 kr. Det var tilstrekkelig for formålet. Hvis det hadde vært påkrevet vilde det ikke vært noe i veien for å ha fått et større beløp.

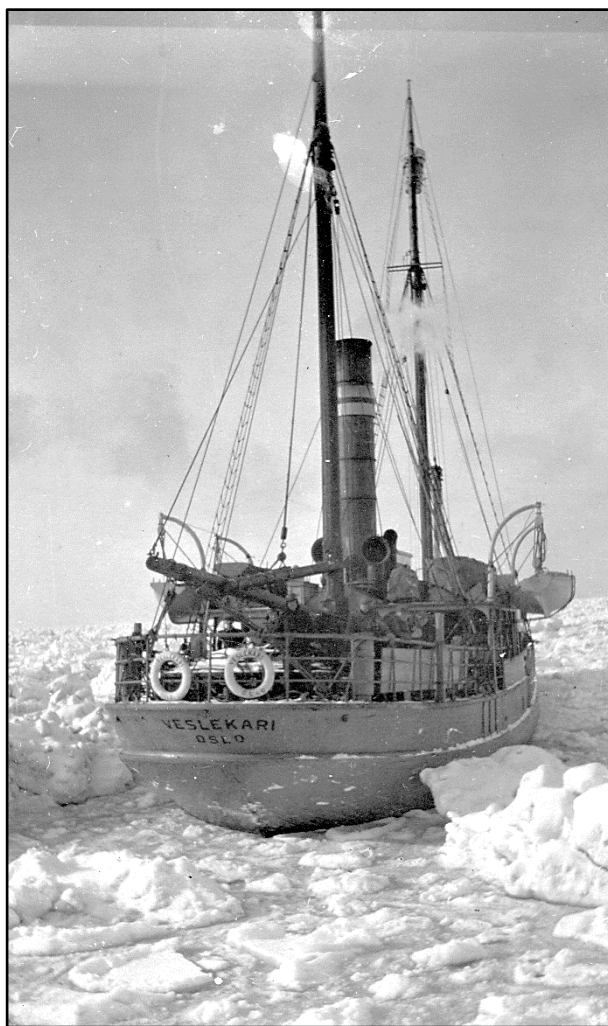
Ekspedisjonens oppgave var hurtigst mulig å gå op langs østkysten av Svalbard, lengst mulig inn i isen, undersøke om «Latham»-ekspedisjonen skulde være landet på kysten av Svalbard eller andre øyer østenfor. Dette var foretagendets ide. Det var ikke påkrevet å gi noen instruks herom, men det var til overflod fastslått i planen.

Heller ikke var det nødvendig for arbeidsutvalget å si at «Veslekari»-ekspedisjonens

leder skulde søke samarbeide med andre ekspedisjoner i den utstrekning som det var mulig under løsningen av «Veslekari»-partiets spesialoppgave, men også dette var uttrykkelig fastslått i planen.

På den annen side var det utelukket at ekspedisjonens leder kunde stille sig under noen annen kommando eller påta sig noensomhelst annen oppgave enn den som var fastslått i opropet, og som skibet var befraktet og assurert for.

Spørsmålet om å stille «Veslekari»-ekspedisjonen under marinekommando kunde således overhodet ikke komme til å foreligge. Arbeidsutvalget hadde ingen rett til å overlate til andre å bestemme om dels forpliktelser overfor bidragsyterne skulde bli innfridd. Man kunde heller ikke kaste bort tid på å behandle et så ørkesløst spørsmål. Hver time gjaldt kanskje liv.



«Veslekari». Foto frå Frostad.

Som bevis på at det var på denne måte man så på «Veslekari»-ekspedisjonens oppgave dengang ekspedisjonen blev sendt avsted hitsetter vi en presseuttalelse fra den 27. juni: Roald Amundsen er kanskje død, men det er vel så sannsynlig, at han lever og er stedt i fare. Kanskje befinner han sig nu, syk eller såret, på en øde ishavsstrand, uten tilstrekkelig proviant, uten forbindelse med utenverdenen, uten mulighet for å komme bort.

Men enten det ene eller det annet er tilfellet, så er det en ubetinget forpliktelse for det norske folk, at ingen mulighet for å redde ham lates uforsøkt.

Personlig satte Roald Amundsen alltid alt inn, ikke bare livet, men også pengene. Han har opnådd resultater, som vil leve så lenge der er norsk historie, uovertruffen og uovertreffelig som han er på sitt område.

Så snart Amundsen hørte at General Nobile var i nød, hadde han bare en tanke: å hjelpe. Han visste at det spilte om livet. Ingen forstod bedre enn Roald Amundsen risikoen ved redningsforsøk med flyvemaskin i polarområdet, men det falt ham ikke inn noe som helst annet enn, at han fremfor andre, tross alt, skulde risikere sitt liv for å redde de andre.

Der gjøres i disse dage mange og dyktige forsøk på å finne ham igjen. Den norske regjering har i dette tilfelle optrådt med anerkjennelsesverdig raskhet. Der er ingen grunn til å øve kritikk i så henseende. Men der er tross alle anstrengelser et hull i undersøkelsene.

Det er en mulighet for at Amundsen og hans feller kan være landet et steds på østsiden av Svalbard, enten på noen av de småøer, som der finnes, på isen utenfor kysten eller kanskje på fastlandet. Ingen av de fartøier som er sendt der op egner sig særlig til å avsøke dette område. Man må ha et gruntgående ishavsfartøi, som kan gå inn i isen tilstrekkelig nær land til å få undersøkt strendene.

Imidlertid meddeltes det igår, at «Veslekari», som efter de sakkyndiges mening egner sig utmerket, nu kan fåes, hvis man straks kan treffe avgjørelse her. Den føres av en meget erfaren og anerkjent dyktig ishavsskipper.



Roald Amundsen gratulerar Byrd etter Byrd si flyging mot Nordpolen 1926. Frå v. Amundsen, Byrd, Bennet og Ellsworth. Foto Hans Hjelle

Under disse omstendigheter henvendte en privat komité sig til Oslo-pressen, som sent i natt besluttet å søke å skaffe de nødvendige penger til ekspedisjonen.

Vi forutsetter at den norske almenhet vil betrakte det som en samvittighets-sak å få denne ekspedisjon startet, og at enhver vil være med å yde sitt bidrag, stort eller litet. Men det må gjøres snart. Det skal ikke kunne sies, at Amundsen, Guilbaud og Dietrichson omkom, fordi man ikke vilde ofre det nødvendigste, for å hjelpe dem. — — —

Arbeidsutvalget var på det tidspunkt uten kjenskap til at der eksisterte en sjøstrategisk plan for ettersøkningen, bygget på den hypotese at «Latham 47» antagelig var gått ned på havet i nærheten av Bjørnøya og derefter var drevet nordvestover mot Grønlandsisen.

Vi visste heller ikke at den flåte som befant sig på vestsiden av Svalbard var bestemt til å avpatroljere det åpne hav mellom Svalbard – Bjørnøya og Tromsø på den ene side og isranden utenfor Grønland på den annen.

Det falt oss ikke inn at man manglet skib til å avsøke vestkysten av Svalbard. Om man hadde fortalt oss det vilde vi heller ikke trodd at avsøkningen av Svalbards vestkyst ikke var hovedsak og at man bare forsåvidt leilighet gaves vilde søke i fjordene på vestkysten. Vi vet nu at vi tok feil i dette.

Kaptein Hovdenak skriver på side 113 i sin bok: «Der var imidlertid en annen mulighet som burde undersøkes når der blev anledning til det, og det var om «Latham 47» var havnet inne i en av fjordene på Svalbard. Det var vår islos, Holmeslett, som først fremholdt denne mulighet for mig.

Han mente at hvis det bare var flyvebåtens radio som hadde klikket da forbindelsen ophørte, så kunde det tenkes at ekspedisjonen hadde fortsatt nordover, men av en eller annen grunn var blitt tvunget til å nødlande senere, og at den da hadde søkt inn på fjordisen, som kunde være egnet til å lande på.

Da isen ennå ikke var gått op i de sydlige fjorder, kunde det også tenkes at besetningen holdt til i en eller annen fangsthytte i påvente av at det skulde bli såpass åpent at fangstskutene kom inn, eller den på annen måte kunde komme i forbindelse med folk.»

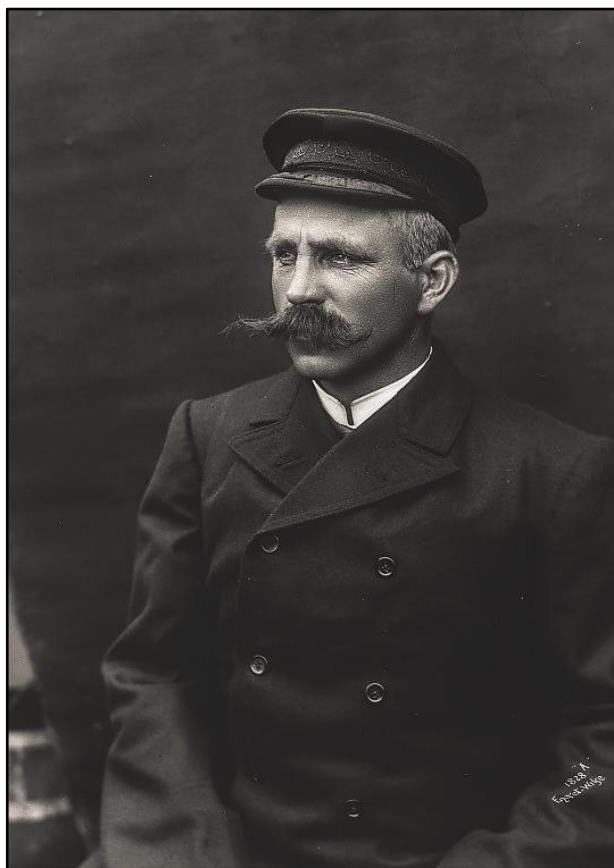
Kaptein Hovdenak forteller videre at det kunde være av interesse å få et ishavsfartøi til å avsøke fjorder og fangsthytter. Han taler derefter om at «Michael Sars» ikke kunde brukes til dette og at det derfor blev sendt en anmodning til «Veslekari» om såvidt mulig å avsøke iskanten nordover mot Isfjorden, hvor «Strassbourg» vilde være å treffe for å konferere.

Søkningen på østsiden av Svalbard skulde efter planen utstå inntil isforholdene hadde bedret sig. I sommerens løp var det noen ganger tale om «Latham 47»s sannsynlige drift mot Grønland, uten at det blev meddelt noe nærmere om hvad det lå bak og uten at det kunde påvirke våre disposisjoner.

Arbeidsutvalget hadde stått i den tro at kaptein Wisting stod i forbindelse med ledelsen på vestsiden og hadde ut fra den forutsetning underrettet ham om «Veslekari»s plan og om skibets avgang.

Først efter at søkningen var slutt, fikk vi rede på at man hadde ønsket og trengt «Veslekari» til undersøkelse av fjordene på vestkysten av Svalbard. Vi kunde ikke slutte oss til det.

I den flåte som befant sig på vestsiden var der noen fartøier, som var brukbare i is. Selv om vi hadde kjent disse forhold kunde vi ikke sendt «Veslekari» op langs vestkysten således som man på marinehold ønsket.



Oscar Wisting. Foto Frammuseet.

Derimot er det mulig, at «Veslekari»-komitéen med de midler som stod til dens rådighet vilde forsøkt å utruste en ekspedisjon for å søke å løse også denne oppgave, dersom man hadde visst, at undersøkelsen av fjordene og fangsthyttene på vestsiden var utsatt og betraktes som en leilighetsoppgave.

Søkningen på dette område blev forøvrig utført på den beste måte av kaptein Wisting efterat docent Hoel noe senere hadde overlatt ham bergmesterskøiten.

Stats- og pressetelegrammer

En annen ting vi var ubekjent med ved ekspedisjonens avgang var at «Veslekari»-ekspedisjonen av marinemyndighetene blev betraktet som et reporterforetagende og som sådant blandet op i den «krig», som pågikk mellom representantene for pressen og marine-myndighetene om telegraferingen fra Svalbard. Senere er det kommet for dagen at de sjømilitære søkere har vært utsatt for store pla-ger fra pressens side. Allerede i Tromsø fikk man føling med en freidig journalist fra

«Aftenposten», som begikk den helligbrøde å forsøke å komme med «Strassbourg».

På side 101 i sin bok forteller kaptein Hovdenak følgende:

«Efter at jeg i aftenens løp var blitt ferdig med hvad der gjenstod å gjøre i Tromsø, gikk jeg ombord på «Strassbourg» og til køis. Jeg blev imidlertid straks efter purret ut igjen for å komme op og snakke med en nordmann som var kommet ombord og fortalte vaksjefen at han skulde være med.

Da jeg kom op, møtte jeg en ung mann som påstod at han var kommet fra Paris hvor han hadde opholdt sig en del år, og at det var minister Wedel Jarlsberg som hadde sendt ham op for å være med «Strassbourg» som tolk.

Han lot meget forbauset over at jeg ikke hadde fått beskjed om dette, men bad mig allikevel tale hans sak hos admiral Herr. I og for sig hadde jeg gjerne sett at mannen var blitt med, da han lot til å beherske det franske sprog meget godt. Det vilde derfor vært en lettelse å få hjelp til all den oversettelse jeg skjønnte der måtte bli. Imidlertid slapp det ut av mannen at han også var fast medarbeider i «Aftenposten», og jeg fikk da mistanke om at dette med Wedel Jarlsberg ikke hang så riktig sammen.

Jeg rådet derfor mannen til selv å fremføre sin sak for admiral Herr når han tørnet ut før vi skulde lette. Dette forsøkte han også. Høflig som alltid erklærte admiral Herr at hans historie var meget interessant når han bare vilde fremlegge sine legitimasjonspapirer. De manglet selvfølgelig, og admiralen beklaget da ikke å kunne hjelpe ham.

Da jeg den følgende vinter var i Paris, fortalte jeg historien til minister Wedel Jarlsberg, som ikke engang kunde erindre å ha truffet vedkommende unge mann».

Historien hørtes temmelig apokryfisk. Redaktør Frøis Frøisland var minister Wedel Jarlsbergs intime venn. Hvis han hadde ønsket ministerens anbefaling for å få en journalist med «Strassbourg», vilde han sikkert fått den.

Jeg henvendte mig derfor til «Aftenposten»s redaksjon og spurte hvad den sanne sammenheng var. Man svarte mig, at redaktør Frøisland hadde hatt en samtale med den franske



«Heimdal» på leiting etter Amundsen. Foto frå Hans Hjelle

minister i Oslo og bedt ham telegrafere til admiral Herr og anbefale at en av «Aftenposten»s yngre medarbeidere kunde få følge med «Strassbourg».

Dette hadde ministeren lovet, formentlig under forbehold av sin regjerings samtykke. Så er journalisten blitt sendt oover. Av en eller annen grunn var ingen telegram fra den franske minister ikke innløpet.

Det er altså denne anbefaling journalisten har spurt etter, og denne fore-spørsel har altså hr. Hovdenak misforstått, enten han nu ikke har vært riktig våken – han blev jo purret – eller han ombord i «Strassbourg» ikke har forstått norsk tilstrekkelig godt.

I hvert fall blev dette angrep avslått. Men dermed var man ikke ferdig med pressen.

Under sommerens kryss var eteren til stadighet fylt av telegrammer fra journalister tilhørende mange land.

De holdt med enorme telegraferingsutgifter en engstelig ventende verden underrettet om hvad der hendte i isen den sommer. De telegraferte om Nobiles ulykke og om hans redning, om



Roald Amundsen på veg om bord i luftskipet «Norge» 1926 i Ny-Ålesund. Foto Hans Hjelle

Malmgrens død, om ballongpartiet, som aldri kom til rette, om flyvernes heltebedrifter, om Roald Amundsens forsvinnen, om isbryterne som langsomt nærmet sig de forulykkede italienerne osv. osv.

De sendte kort sagt gjennom luften mot fiks kontant betaling til den norske statstelegraf beretningen om en av de største og mest spennende ishavstragedier som noensinne er utspillet.

Så kom også «Veslekari» og vilde blande sin røst inn i det mektige kor. Den hadde forbindelse med den norske presse og med verdenspressen. De orlogsflåter som manøvrerte i Grønlandshavet hadde ikke kunnet få sine rapporter igjennom i konkurranse med pressen. Orlogsmennene telegraferte gratis og intet menneske utenfor marinekommandoene ofret deres meddelelser en tanke. Enten det gjaldt brennselsforsyningen, deres seilaser til og fra Grønlandsisen, deres proviantturer eller deres gjensidige visitter, så stod verden så temmelig likegyldig overfor det alt sammen.

Derfor var det også ordnet slik at det var statstelegrammer de sendte, fortrinsberettiget for pressens lengselsfullt ventede depesjer.

Dette var stillingen. Etter at «Veslekari» var kommet op i isen gikk det flere dager uten at det kom noensomhelst underretning fra ekspedisjonen. Vi visste skuten var gått inn i isen. Derefter blev det ganske stille.

Hvad var hendt? Var den trådløse telegraf blitt ubruktbar? Eller var det noe værre? Vi visste at ekspedisjonen vilde ta den ytterste risiko for å gjennomføre sitt forehavende. Ingen kunde vite hvad der vilde hende.

Den 13. juli kl. 5.45, altså hele 9 dager efter avgangen fra Tromsø innløp et telegram fra Tryggve Gran, avsendt 12. juli kl. 13.15, hvori han gjorde oppmerksom på at telegraferingen vanskeliggjøres som følge av marine-telegraferingen. Han foreslo at vi skulde gjøre motforholdsregler. Det blev nu en stund ganske livlig. Det som hendte fremgår av følgende brev fra komitéens formann til statsminister Mowinckel, datert 13. juli 1928:

Hr. Stats- og utenriksminister Johan Ludvig Mowinckel, her.

«Da der fra «Veslekari ikke var inløpet noe telegram siden lørdag, telegraferte jeg som formann i avisenes komité til Tryggve Gran tirsdag formiddag og bad ham telegrafere. Jeg fikk intet svar, og sendte derfor igårorges et nytt telegram, denne gang adressert til isosen, men da dette heller ikke var besvart i går middag, henvendte jeg mig til trafikksjef Engset i Telegrafstyret og bad ham gjennom Svalbard Radio undersøke om man hadde forbindelse med «Veslekari».

Idag kl. 6 mottok jeg følgende høist forbløffende telegram fra major Gran:

«Våre pressetelegrammer vanskeliggjøres ved marineautoritetenes inngripen. Søk motforholdsregler, ellers isolert. «Veslekari» gir «Strassbourg» daglig rapport. Alt vel. Gran».

Jeg vet i dette øieblikk ikke hvem der har gitt ordre til eller med hvilken rett man har stanset telegrammene fra «Veslekari», men da det åpenbart er krefter i bevegelse, som kan gripe inn i ekspedisjonens arbeide for å redde Roald Amundsen, tillater jeg mig herved å anmode Dem, hr. statsminister om å sørge for, at telegrammer fra «Veslekari» befordres som statstelegrammer, altså med fortrinsrett, så der ingen misforståelser kan være om, at de skal befordres.

Hvis den kongelige regjering ikke skulde se sig istand til å imøtekomme dette ærbødige

andragende, vil jeg se mig nødt til å henvende mig til den franske regjering og be den om villigst å besørge «Veslekari»s telegrammer over «Strassbourg», som jeg ser står i daglig forbindelse med major Gran.»

Brevet var kanskje litt pågående i tonen, men det var også en deilig situasjon vi var oppe i. Ekspedisjonen arbeidet under forhold, hvor alt kunde hende. Kanskje kunde den selv komme til å trenge hjelp. Muligens fant den «Latham»-ekspedisjonen i en sådan tilstand, at det gjaldt hurtig å tilkalde mere hjelp av en eller annen art. Vi kunde risikere at det hendte de mest skjebnesvangre ting i forbindelse med ekspedisjonen uten at vi blev underrettet, fordi telegrafene var optatt med en eller annen militær rapport.

Våre telegrammer var blitt stoppet dag efter dag og behandlet som foraktelige presse-telegrammer, fordi der skulde sendes utførlige rapporter om orlogsfartøienes eskadrebevegeser i åpent hav mellom Svalbard og Grønlandsisen. Vi var avskåret fra forbindelse under hvilke som helst omstendigheter.

Statsminister Mowinckel svarte øieblikkelig elskverdig i telefonen at han personlig hadde gitt ordre til at «Veslekari»s telegrammer skulde behandles som statstelegrammer.

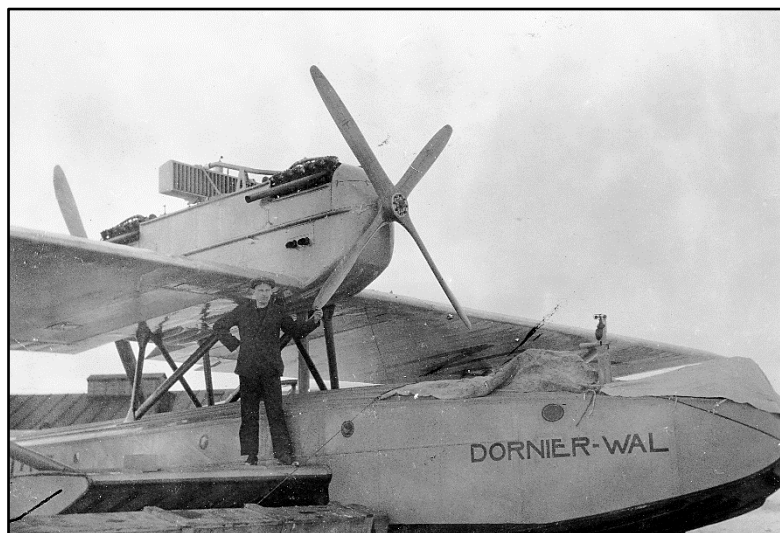
Det ordnet sig således med telegrammene. Vi hadde imidlertid uten å ane det brutt inn i en verdenshistorisk plan og foregrepet begivenhetenes gang.

Men så optatt var vi alle mann av den tanke at det hastet å finne «Latham»-ekspedisjonen, mens det ennu kunde være håp om at dens medlemmer var levende, at det ikke hadde gjort noen forskjell, om vi hadde kjent alverdens sjøstrategiske hemmeligheter.

Noe stort avbrekk i orlogsmanøvrene gjorde det jo heller ikke. Eskadreseilasene i åpent farvann blev drevet i alt vesentlig uforstyrret.

Havet mellom Tromsø – Svalbard og Grønlandsisen blev i uker og måneder avpatuljert.

Hvis «Latham»-ekspedisjonen hadde gitt sig til å farte omkring der ute, så vilde den sikkert blitt arrestert. Mere tvilsomt er det om den vilde blitt



Ola Bigset poserer på Amundsens fly, Ny-Ålesund 1926. Foto Hans Hjelle

opbragt, dersom den hadde for stukket sig i Grønlandsisen.

Det falt sig så at orlogsskibenes brenselbeholdning ikke strakk til stort mere enn til tilbaketuren, når de kom under iskanten for ikke å tale om at de ikke kunde gå inn i isen.

Det blev således for det meste å dampe vestover Grønlandshavet til iskanten og så tilbake igjen. Østsiden fikk man jo også avsøkt efter planen lenger ut på sommeren, da mere is var smeltet. Utsiktene til å finne ekspedisjonens deltagere levende var da blitt mindre enn i juli; men man kunde endog operere med «Veslekari» som enhet i den samlede flåte.

Den første «Veslekari»-ekspedisjon fant dessverre ikke noe spor efter «Latham». Jeg hitsetter efter major Tryggve Grans rapport til komitéen en kort omtale av selve turen.

Major Grans beretning lyder sådan:

«Søndag den 1. juli om morgenen drog «Veslekari» nordover fra Ålesund. Seks dager senere gikk skibet inn i østisen på omtrent 75 gr. 50 n. br. og 18 gr. østlig lengde.

Til en begynnelse var isen nokså slakk men så begynte åpningene mellom flakene å bli mindre og tilslutt måtte Johan Olsen og kaptein Refsdal vise sine kunster for å få «Veslekari» inn mot landråken som i nordøstlig retning gav himmelen en mørkeblå tone.

Det gikk, men nettop som farvannet blev friere, blev luften tettere og før man nesten fikk

opfattet det, rullet polartåken tykk og tett inn over skibet.

Vi fortsatte allikevel forsiktig nordover og om morgenen den 10. juli forankret vi i Kvalbukta på Svalbards østside. Ut på formiddagen lettet tåken endel og pr. motorbåt drog noen av oss land. Stranden dannedes av morenegrus og der var kilometers flate strekninger som uten større bearbeidelse kunde brukes til flyveplasser.

Mellem stenene rødmet og kretset de nydeligste blomstertopper. Her i Kvalbukta fantes der også en hytte som et «anneksjonskompani» hadde opført til rettferdiggjørelse av sine krav. Efter en rekke timers omflakken i mudder og søle vendte vi temmelig våte og avkjølede tilbake til skibet. Et polarland når det stormer og regner og hvis kyst bestrykes av skumsprøit, er ikke nettopp det ideelle tilholdssted.

Neste dag var været også uværsaktig, men det var noenlunde siktbart og så stod «Veslekari» nordover inntil vi nådde Storfjordens ugjennemtregelige faste is. Da hjalp ingen kunster lenger – nei vi måtte lytte til «bøigens ord» gå utenom. Og utenom gikk vi – i tusenvis av små siksak østover mot Edgøya hvis sydvest spiss vi omsider nådde optil. Her var en nydelig liten havn og inne på en svær ørkenaktig slette stod en medtatt fangsthytte. Atter gikk «Veslekari» til ankers og landet blev befaret. –

Vår plan gikk som før nevnt ut på å følge og undersøke en sone som kunde tenkes å innbefatte den kurslinje som «Latham» vilde ha fulgt ifall Amundsen hadde besluttet sig til en direkte flyvning mot luftskibet «Italia»s strandingssted.

Fra dekk var synskretsen snever, men oppe fra tønner lå den matematiske horisont over to norske mil borte. En svær astronomisk kikkert var anbragt i dette «fuglerede» og ustanselig iakttokes isen landet og sjøen gjennom det optiske instrument.

Ved vår avreise fra Tromsø blev det av lokalkjente fangstfolk hevdet at det vilde bli umulig å komme nordenom Edgøya så tidlig på sommeren. De lokalkjente tok feil.

Den 11. juli fant vi Freemansundet åpent og i det herligste solskinsvær passerte vi gjennom stredet. Omgivelsene var storslagne. Steile –



Luftskibet «Italia». Foto frå Wikipedia

ville fjell rett av sjøen og så innimellom grønglitrende breer. For baugen lå Olgastredet og til vår glede fant vi at der mellom iskossene var svære råker som strakte sig både mot nord og syd.

Dessverre gleden blev ikke langvarig, for før dagen var tilende, lå «Veslekari» klemt mellem uhyggelige ismasser. Et spennende døgn oprant, men så plutselig slakket isen og vi fortrakk sydover mot Rekesøyene, hvor vi blev liggende henimot to døgn for tåke.

Vår adspredelse i slike uhyggelige stunder var radioen og timevis kunde vi sitte og lytte til sang, musikk og nyheter som sendtes ut fra russiske, finske og svenske stasjoner. Disse Rekesøyer var golde og uhyggelige, men allikevel hadde erfugl i massevis søkt hjemstavn blandt steinene og i revnene.

Den 15. juli stod vi atter nordover med den hensikt å søke over mot Kong Karls Land.

Helt til middag den 16. gikk det bra, men så med ett kom «Veslekari» likesom i en skruestikke. Veldige ismasser tårnet sig rundt skuten, og en underlig følelse av maktesløshet snek sig inn i ens indre.

Her var intet annet å foreta sig enn å gi sig skjebnen ivold. De følgende dager blev av imponerende skjønnhet. Solen skjen fra en skyfri himmel bortover den hvite ubrutte ørken.

Den 17. juli åpnet der sig en råk et stykke fra skibet og ved hjelp av dynamittsprengninger lykkedes det efter meget strev og møie å nå «dammen» mellem isflakene. Dette skritt mot frihet efterfulgtes av flere. «Veslekari» brøitet

sig fremover, og onsdag den 18. juli om eftermiddagen var vi atter i noenlunde åpent vann under Barentsøyas østkyst.

Planen å nå tvers over Olgastredet måtte opgis og vår interesse måtte rettes mot et annet felt.

Den kveld landsattes løytnant Reistad, Leif Lier, dr. Mossige og jeg og avsted trasket vi med en velpakket slede på slep. Slik sledeferd ved sommertider på Svalbard hører ikke nettop til de behageligste man kan foreta sig for å strekke sine lemmer.

Mudderpytter – bekkeleier og knedyp sneslaps må legges akter før man når op til den faste og farbare innlandsis. Allikevel – denne tur blev til tross for slitet et godt minne. Sol – tåke – storm og stille vekslet på vår ferd og pollandet trådte frem for vårt blikk i sin rette belysning. Vi nådde også våre mål. Helbysund-avsnittet blev avsøkt, men der som overalt ellers kun negative resultater.

På tilbakeveien da vi lå leiret oppe på innlandsisens hvite platå, hørte vi i nordvestlig retning motordur.

To dager senere da vi nådde tilbake til «Veslekari», fikk vi vite at den svenske flyvemaskin Uppland hadde fløiet nedover Storfjorden og at premierløytnant Lützow-Holm hadde fløiet gjennom Hinlopenstredet til Helby Sundet.

Svalbards østkyst var således avsøkt så godt det lot sig gjøre og kaptein Johan Olsen og jeg bestemte oss derfor til å henlegge vårt virke til strøket om De Tusinde øer. «Veslekari» stod derfor tilbake gjennom Freemansundet og så sydover for full damp.

Torsdag den 24. juli blev en spennende og oplevelsesrik dag. Om formiddagen hadde noen av oss vært i land på en av Tusindøene og der funnet en fangstmans grav som helt var blitt ødelagt av isbjørner. Skjelettet av den avdøde lå spredt omkring på de gølge holmer. Vi tok derfor kraniet med oss ombord for å jordfeste det inne ved hytten på Negerpynten.

På veien dit inn kjørte «Veslekari» tross loddskudd og stor forsiktighet høit på grunn. Situasjonen var ikke hyggelig. Kom drivisen vilde skuten være i fare. Skibets krenkning var jo ved lavvann omkring 40 gr.

Vi følte oss alle ille tilmåte ombord den kveld og der var dem som mente at vi snarest mulig burde komme iland med fangstmans jordiske rester.

Dette blev også gjort og vår avdøde landsmann fikk en sømmelig grav med ville blomster og grønn mose. Ti timer efter denne ceremoni inntraff høivann. Seil blev satt. Maskinen kjørt under full trykk, varpankere satt ut akter og forskibet lettet for all vekt – men nei, «Veslekari» rikket sig ikke.

Vi holdt på å opgi alt håp da vinden plutselig øket til kuling. Det hjalp. Skibet krenget, tok så til å svaie for likesom med et rykk å sige akterover.

En vidunderlig fornemmelse – – –

Skyndsomt fikk vi derpå «Veslekari» ut i rum sjø. Noen skade hadde skibet tilsynelatende ikke fått ved grunnstøtningen. Kursen blev nu lagt over mot Svalbardkysten.

Denne fulgtes så kloss som mulig og natt til torsdag rundet vi Sydkapp.

Den følgende dag forankret «Veslekari» i Hornsund. Her støtte vi på forfatteren Lars Hansen som tilbragte sommermånedene med å skjærpe efter mineraler. Den celebre forfatter levet villmannens herlige, men primitive liv.

Av Lars Hansen fikk jeg vite at kaptein Wisting befant sig under kysten av selve Sydkapp, og da jeg av forskjellige grunner ønsket å få hilse på Wisting, dampet «Veslekari» om kvelden sydover.

Utpå natten et stykke fikk vi «Bergmester»-skuten i sikte og en time senere var vi på siden av den. Wisting stod på dekket. Da han fikk se mig, ropte han «noe nytt!» Nei dessverre, svarte jeg. Han rystet på hode og forblev stum. Så kom Wisting ombord til oss. Jeg oplyste ham om vårt arbeide og spurte ham tilslutt om han eventuelt var villig til å lede en ny «Veslekari»-ekspedisjon.

Kaptein Johan Olsen og jeg kunde ikke reise ut på nytt tokt. Wisting erklærte sig villig til det. En times tid blev denne Roald Amundsens trofaste venn og ledsager ombord hos oss. Så drog han tilbake til skøiten.

Jeg tørnet derpå inn i min køie og da jeg atter våknet var «Veslekari» ute på det frie bølgende

hav – kanskje nettopp der hvor de menn vi søkte hadde funnet en sjømanns ærefulle grav. Reisen var i realiteten tilende og i mine tanker takket jeg mine prektige ledsagere for samværet. De hadde gjort sitt ytterste og at ferden blev resultatløs skyldtes ikke dem. — — —

Den annen ekspedisjon forberedes

Kaptein Olsen skulde på hvalfangst. Major Gran og ingeniør Lier ønsket også å fratræ. Det samme gjaldt løytnant Reistad og radiotelegrafisten Haffstad. Dr. Kjell Mossige blev stående ombord og varetok på en utmerket måte komitéens interesser inntil kaptein Wisting kom ned fra Svalbard.

Det var på dette tidspunkt tvil om det kunde være til noen nytte å fortsette å lete. Etter grundig overveielse kom man til det resultat at søkningen skulde pågå så lenge det var det ringeste håp for å finne spor etter «Latham». Ingen mulighet skulde lates uforsøkt. De fleste var dog på dette tidspunkt klar over at utsiktene til å finne «Latham»-ekspedisjonens deltagere levende, var meget små.

Saken blev grundig debattert i et møte i den store komité den 28. juli. Blandt det som vakte visse betenkeligheter var risikoen for at skuten kunde fryse inne under den påtenkte tur til Franz Josephs Land. En overvintring der var jo en alvorlig sak.

Otto Sverdrup anbefalte, at man om det var mulig skulde benytte en isbryter istedenfor «Veslekari». En brukbar isbryter var dog ikke lett å få fatt i. Det endte med at man blev enig om å sende en ny ekspedisjon til farvannet omkring Franz Josephs Land.

Det neste spørsmål som måtte avgjøres var om «Veslekari» skulde rebefraktes eller man skulde søke å få et annet fartøi. Arbeidsutvalget blev tilbudt flere ishavsskuter, men de var alle mindre brukbare enn «Veslekari».

Det blev forhandlet mellom arbeidsutvalget og skibets redere, og det lykkedes å få betraktningen i orden på gunstige vilkår.

Den 30. juli telegraferte vi til Wisting, at «Veslekari» var rechartret og skulde avgå i slutten av uken fra Tromsø eller Harstad.

Det var dog meget som skulde gjøres først. Skibet hadde vært på grunn og måtte i den anledning underkastes dykkerundersøkelse m. v.

Dets utrustning, proviantering og kullbeholdning skulde kompletteres. Assuransen måtte ordnes. Kort sagt skuten skulde utrustes påny.

Det verste var, at den trådløse telegraf måtte fornyes. Som leder av denne ekspedisjon var vi så heldig å få kaptein Wisting.

Allerede den 27. juli hadde Tryggve Gran i et trådløst telegram meddelt, at kaptein Wisting var villig til å gå ombord i «Veslekari» som leder av en ny ekspedisjon. Komitéen mottok meddelelsen med begeistring.

Den 30. juli sendtes telegrafisk forespørsel til kaptein Wisting for å få bekreftet, at han var villig til å overta ledelsen av den nye ekspedisjon.

Dagen efter forelå Wistings svar, han mottok tilbudet og meddelte, at han vilde avgå fra Longyearbyen med «Heimland» til Tromsø så snart skibet hadde fylt kull og vann.



«Heimland».

Den 2. august gikk et brev fra arbeidsutvalget til kaptein Wisting, hvori man takket ham for at han vilde stille sig som leder av turen til Franz Josephs Land og gav ham de nødvendige meddelelser. I begynnelsen av brevet heter det: «Hvad ettersøkningen angår, har De helt frie hender til å disponere som De selv synes er best og mest forsvarlig under hensyn-tagen til skibets sikkerhet og et godt resultat».

Det blev deretter gitt Wisting meddelelse om innsamlingens forutsetning, skibets befraktning, assurance og en rekke andre forhold. Kaptein Wisting har således allerede 2. august fått helt frie hender med hensyn til ekspedisjonens ledelse innenfor den ramme som var optrukket ved selve formålet.

Dette skjedde før kaptein Wistings ankomst til Tromsø. Spørsmålet om formen for samarbeide med andre ekspedisjoner var i det hele tatt ikke drøftet med kaptein Wisting. Det tidsbefraktede fartøi kunde ikke anvendes anderledes enn til det formål det var leiet og assurert for. Lederne av såvel den siste som den første ekspedisjon hadde forøvrig full anledning til å samarbeide med hvem som helst på den måte han selv fant best, forsåvidt det kunde forenes med ekspedisjonens formål.

Det er berettiget å understreke dette fordi det er kommet ut det rykte om at «Veslekari» blev liggende i Tromsø forsinket, mens det pågikk en strid mellom hr. Wisting og komitéen om hvorvidt man skulde stille «Veslekari» under marinekommando. Grunnlaget for dette rykte er sannsynligvis følgende episode:

Da kaptein Wisting ankom til Tromsø den 5. august, var den trådløse telegraf ombord i «Veslekari» ubrukkelig. Dr. Kjell Mossige hadde telegrafert efter reservedeler og der var korrespondert om saken. Det var gått noe galt. Stasjonen var ikke i orden. Kaptein Wisting var så forarget som den mann i det hele kan bli over at fartøiet ikke var seilklart og han av den grunn ikke kunde komme avsted.

Komitéens formann var sint fordi ekspedisjonen blev forsinket. Så røk de sammen i telefonen. Begge uttalte sig meget tydelig, men det blev ikke noe ordentlig skjeneri allikevel. Jeg gikk dessverre glipp av den sjeldne opplevelse å ha hatt en ordstrid med kaptein Wisting. Tromsø kunde ikke høres i Oslo og Oslo ikke i Tromsø. Kraftsatsene måtte gjentas av telefonistinnen i Trondheim.

Det var en dame med en ren englestemme. Hun gjengav nøiaktig, smukt og elskverdig våre uttalelser ord for ord. Virkningen av denne gjentakelse var i høi grad komisk.

Kraftuttrykkene hadde ikke på noen måte den effekt, som uttalelsene vilde hatt om de var

kommet frem som direkte treffere. Det blev snart enighet om at Wisting skulde skaffe en ny trådløs stasjon, ombord så hurtig som mulig uten smålige hensyn til omkostningene.

En eller annen må ha lyttet ved døren under den hissige telefonsamtale, enten det nu var i Oslo eller på Tromsø. Derfra skriver sig antagelig fabelen om at det var en strid mellem komitéen og Wisting om kommandoforholdet.

Det var i det hele tatt aldri noen strid eller noe motsetnings-forhold mellem komitéen og kaptein Wisting utover den nettop omtalte ordveksling som i egenskap av strid var høist mislykket. Kap-tein Wisting har bekreftet at dette er riktig i et brev til en av komitéens medlemmer.

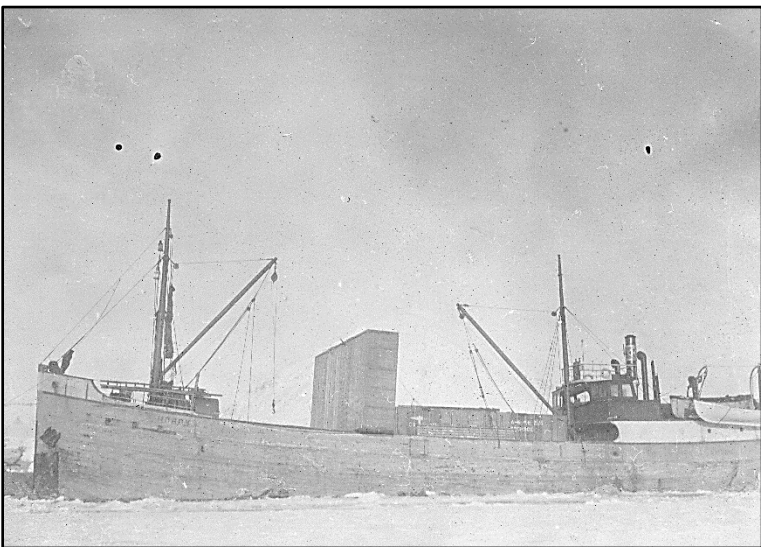
Historien om stridigheter mellem Wisting og arbeidsutvalget er også gått over i kaptein Hovdenaks bok, «Roald Amundsens siste ferd». Side 141 forteller Hovdenak følgende:

«Før avreisen fra Tromsø hadde major Gran lovet å forsøke å bevege «Veslekari-komitéen i Oslo til å la Wisting få ledelsen og la fartøiet gå inn som ledd i den almindelige avspøkning østover.

Imidlertid varte det nokså lenge før det kom til forståelse. Komitéen var nok mere enn villig til å la kaptein Wisting få ledelsen, men derimot vilde den ikke ha noe å gjøre hverken med kommanderende admiral eller med «Strassbourg». Det var nok «Strassbourg»s mangel på sympati for pressens telegrammer som hadde satt komitéen i harnisk.

Som før nevnt var vi alt annet enn gunstig stemt overfor sådanne telegrammer, men det er på den annen side ingen tvil om at komitéen gav «Strassbourg» skylden for den blokkering av radiotelegrafen som var forårsaket såvel av den norske presse som av pressens utenlandske kolleger.

Faktum var jo at forbindelsen mellem «Strassbourg» og «Veslekari» også i lange tider hadde vært hindret. «Strasbourg» hadde forsøkt å formidle de første pressetelegrammer fra «Veslekari», og de korte meldinger vi senere fikk fra den, blev videresendt den regulære vei gjennom kommanderende admiral.



«Hobby», her med utstyr til Amundsens ekspedisjon i 1925. Foto Hans Hjelle.

Men komitéen mistenkte oss som sagt med urette for å ha hindret dens forbindelser.

Kaptein Wisting var selvfølgelig fullt klar over nødvendigheten av samarbeide hvis der skulde bli system i eftersøkningen, og forlangte derfor at komitéen skulde gå med på dette hvis han skulde ha ledelsen. Overfor Roald Amundsens mangeårige, trofaste medarbeider var der ikke annet å gjøre enn å gi sig.»

Før kaptein Hovdenak skrev dette vås hadde han satt sig i besiddelse av «Veslekari»-komitéens dokumenter.

I disse fantes overveldende bevis for at Wisting allerede mens han var på Svalbard var engagert som leder av den annen «Veslekari»-ekspedisjon og hadde fått frie hender til å samarbeide med hvem som helst, så langt komitéen selv hadde anledning til å gå i så henseende.

Den uriktige fremstilling kan således ikke skyldes mangel på faktisk opplysning. Det viste sig da også at de grenser for Wistings handlefrihet som innsamlingsbetingelsene satte ikke dannet noen hindring for samarbeidet under den annen «Veslekari»-ekspedisjon. Kaptein Wistings syn på søkningen efter den østlige rute fremgår av følgende uttalelse i hans bok «16 år med Roald Amundsen», side 201:

«Majoriteten mente man burde søke på vestsiden (av Svalbard) mens en minoritet holdt

på, at også de østlige farvann burde gjennomføres – ingen mulighet måtte lates uforsøkt. De offentlige hjelpeekspedisjoner konsentrerte alt sitt arbeide på vestsiden og nedla et fortjenstfullt arbeide der, men minoriteten gav sig heldigvis ikke og arbeidet iherdig videre.»

Den 6. august mottok komitéen et telegram fra kaptein Wisting, hvori det heter:

«Efter min mening er det mest sannsynlig at Amundsen om landing eller marsj foretatt østenfor nordostlandet har søkt mot Gilles ø eller Victoria ø da det ikke er ualmindelig at disse øer også avses av fangstfartøier, stop foreslår derfor at «Veslekari» først foretar avspøkning i dette farvann, stop denne min plan om «Veslekari»s avspøkning av ovennevnte område bifalles også av admiral Strassbourg da allerede «Hobby» såvel som fangstskuter underveis Franz Josephs.»

Samme dag telegraferede komitéen til Wisting:

«Telegram mottatt. Bekrefter telefonsamtale hvoretter De har frie hender lede eftersøkningen innenfor befraktningskontrakten. Aksepterer Deres plan.»

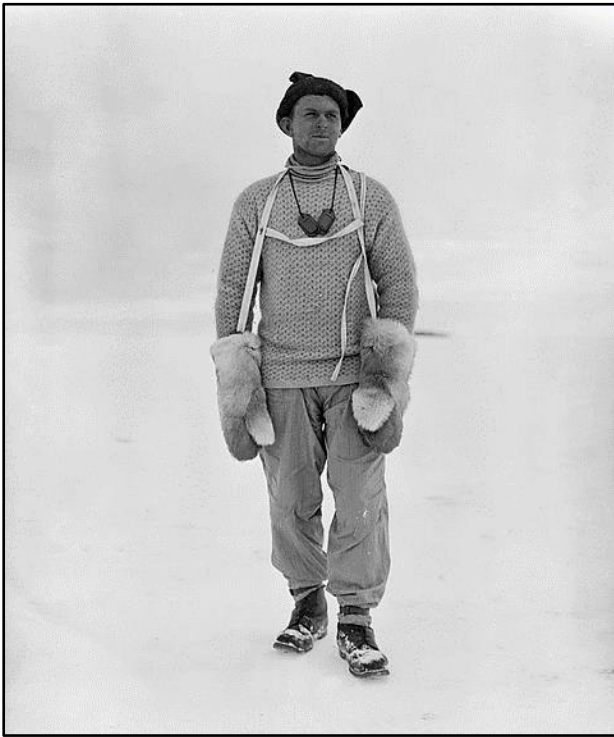
«Veslekari»s telegrafstasjon voldte mange vanskeligheter og for-sinket ekspedisjonen i 2 døgn. Men endelig den 9. august kunde Wisting telegrafere til komitéen:

«Kort- og langbølge i jorden. Avgår kl. 20.»

I et brev om saken heter det, at man hadde måttet kjøpe og låne gniststasjon, kortbølgestasjon osv. fra Tromsø og omliggende distrikter og hatt tre mann i arbeide med monteringen. Dyrt blev det og et merkelig anlegg var det, mon det gjorde tjenesten.

I et møte i arbeidsutvalget den 4. august 1928, hvor major Gran og løytnant Reistad var tilstede, blev atter spørsmålet om flyvemaskiner optatt. Både gjennom Utenriksdepartementet og gjennom direktør Gulliksen var det gjort undersøkelser om det var mulig å skaffe maskiner i Sverige.

Spørsmålet blev inngående drøftet, men man stod fremdeles overfor den vanskelighet ikke å kunne få passende maskiner. På direkte



Trygve Gran. Foto frå Wikipedia.

spørsmål fra formannen til major Gran om hvordan han anskuet chancene for å finne «Latham» i Franz Josephs Lands område, svarte major Gran følgende:

«Efter de undersøkelser han hadde foretatt i Tromsø var det overveiende sannsynlig at «Latham»-ekspedisjonen er styrtet ned eller er blitt tvunget ned efter 3 – 4 timers flyvning og at besetningen er omkommet. Man antok at overhetelede motorer var årsaken».

Ved betraktningen av «Veslekari» tilbød rederiet å slå leien ned vesentlig på betingelse av at der kunde drives fangst. Dette spørsmål voldte en hel del diskusjon og blev bl. a. drøftet i ovennevnte møte. Det blev overlatt til kapt. Wisting å bestemme i hvilken utstrekning «Veslekari» på sin tur til Franz Josephs Land skulde drive fangst.

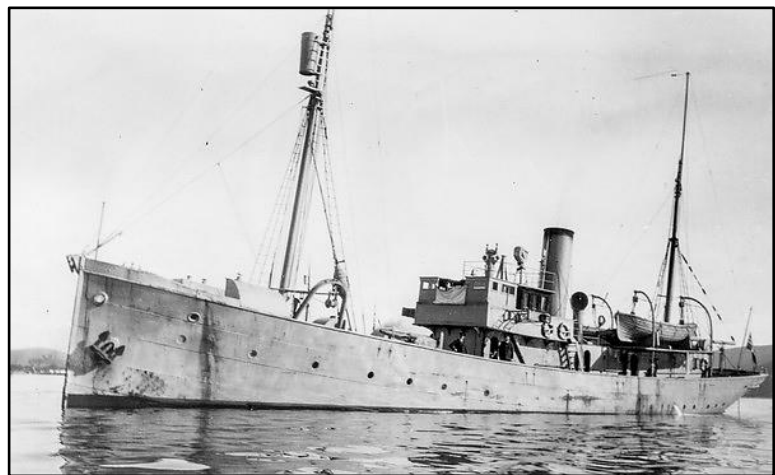
Om den annen «Veslekari»-ekspedisjon beretter kaptein Wisting i sin bok «16 år med Roald Amundsen». Efter å ha omtalt de forutgående begivenheter, sin ankomst til Svalbard og organisa-sjonen av «Veslekari»-ekspedisjonene og ventetiden på Svalbard, forteller kapteinen først om sin deltagelse i ettersøkningen på

vest-siden av Svalbard. Vi gjengir det her, fordi det gir inntrykk av hvilken stilling Roald Amundsens venn inntok under sommerens ettersøkninger. Han skriver:

«Jeg på min side følte trang til å delta i ettersøkningen. Allerede på turen over fra Norge til Svalbard hadde vi jo hørt hvad som var passert, så jeg var meget nedfor der jeg gikk uten å kunne foreta mig noe. Heldigvis kom mari-nens fartøi «Michael Sars» innom Advent Bay, og da jeg blev spurt om jeg vilde gå med den ut en kortere tur som islos, slo jeg til med det samme.

Fra forsvarsministeren hadde jeg mottatt følgende telegram: «Forsvarsministeren forespør om De kjenner noe til Roald Amundsens flyverute og i tilfelle bedes dette meddelt omgående hertil».

Jeg svarte, at Roald Amundsen overfor mig hadde uttalt, at meningen var å fly direkte fra Tromsø til Kings Bay, men noe mere visste jeg heller ikke. Roald Amundsen har jo alltid vært en overraskelsens mann så det kunde jo naturligvis tenkes, at han hadde satt kursen like mot Nobiles leir – men ingen av oss visste jo noe sikkert.



«Michael Sars» var med i leitinga.

Jeg var ute med «Michael Sars» i åtte dager, men måtte vende tilbake til Advent Bay med uforrettet sak. Jeg skulde vært ute ennu en tur med fartøiet, men efter konferanse med admiral Herr på den franske krysser «Strassbourg» blev det bestemt, at jeg skulde få bergmesterens skøyte for med den å foreta en avspøkning av kysten fra Bellsund rundt Sydkapp til Davis

Harbour med undersøkelse av de på denne strekning værende hus og hytter, samt av drivisen i farvannet rundt omkring.

Docent Hoel som i grunnen disponerte skøyten for en opmålingstur, stillet sig øieblikkelig imøtekommende og overlot mig den, ja ikke nok med det, jeg fikk til og med lov til å disponere hans folk.

Den 18. juli la vi ut og tilbragte tiden til den 28. med å løse denne opgave, men det var intet spor å finne efter «Latham».

Den 27. møtte vi «Veslekari» som da lå ute på sin første tur, og jeg var en tur ombord. Major Gran som ledet denne tur, spurte mig om jeg vilde overta efter ham, da han skulde reise hjem. «Veslekari» hadde vært på grunn og måtte til Tromsø for eftersyn. Jeg var så nedfor og så mørkt på situasjonen, at jeg ikke kunde svare med det samme. Lysten var nok der, men –.

Den 30. juli mottok jeg imidlertid følgende telegram fra løytnant Amundsen:

«Vil du eventuelt gå ut med «Veslekari» som leder ekspedisjonen Franz Josephs Land. Kan du komme Tromsø eller skal «Veslekari» hente dig Svalbard. Telegrafer Domaas Sjøfart.»

De andre hadde altså ikke opgitt håpet, men hang ennu i, så hvorfor skulde så også ikke jeg være med til siste sekund? Jeg svarte derfor øieblikkelig løytnant Amundsen:

«Når du vil, går jeg med «Veslekari». Telegram fra admiralen «Strassbourg». «Heimland» tar mig til Tromsø.»

Den 5. august kom jeg til Tromsø. «Strassbourg» og «Veslekari» lå da på havnen. I konferanse med admiral Herr blev det den følgende dag bestemt, at vi på vårt neste tokt med «Veslekari» skulde avsøke et område beliggende mellem to linjer som man tenkte sig trukket fra Victoriaøen i S.O.-lig retning – og fra Kap Mohn på Nordostlandet til Kong Karls Land i S.O.-lig retning.

Den 9. om aftenen kom vi oss avgårde og den 12. passerte vi Hopen på østsiden.

Samme dags aften nådde vi iskanten på 77 gr. N. br. og 26 gr. lgd. O. Vi arbeidet oss nu frem

gjennem isen et stykke, men måtte snu og ty ut i åpent vann igjen.

Flere fangstskuter praiet vi og spurte efter «Latham», men ingen hadde sett noe. Langsomt drev vi til sine tider viljeløst med isen for atter til andre tider å kunne få klort oss et stykke frem.

Den 30. lå vi oppe under østkysten av Storøya, som vi inspiserte meget nøie med kikkert. Vi fikk da se en mast som var reist inne på øya. Vi gjorde båten klar under stor spenning. Hadde vi allikevel vært heldige? Skulde vi viere så lykkelige å møte dem vi lette efter? Allehånde gjetninger blev fremsatt på veien inn mot land, men dessverre. Det viste sig å være et depot, samt karter nedlagt av D/S «Braganza» som var leiet til eftersøkningsarbeide av italienerne. Det var be-stemt for «Italian»s ballongparti og «Latham»s folk.

Herfra gikk vi over mot Gilles land. Her kom vi oss ikke i land for isbaksen kom settende mot oss, så vi forstod at skulde vi ikke løpe den risiko enten å bli skrudd ned eller fryse inne og bli tvunget til overvintring, måtte vi se å komme oss vekk og det litt brennfort. Særlig den siste utsikt var ikke noe tiltalende med en besetning på 18 mann uten vinterutstyr og med en mi-nimal kull- og proviantbeholdning.

Vi valgte derfor å trekke oss tilbake samme vei vi var kommet og søkte mot Kong Karls land. Imidlertid mottok vi den 4. september ordre fra «Veslekari»-komitéen om å avsøke sydkysten av Sydostlandet–Edgeøen, da fangstfolk hadde rapportert, at de hadde sett røksøiler i land. Underveis ditt møtte vi to fangstskuter og fikk skipperen ombord til oss, og merkelig nok så var dette de selvsamme folk som mente at de hadde observert røken, så her fikk vi da i hvert fall førstehåndsinformasjon. De opgav oss nøiaktig stedet de hadde sett røken, men sa samtidig, at de had-de vært meget langt av.

Den 7. kom vi i tindrende sol op mot Stone Foreland. Vi kunde se alt ganske tydelig. Langs land var der landråk som var bred og dyp nok for fartøiet. Kysten blev befart meget nøie av tre mann i land, samt av motorbåten langs stranden. Dessuten kunde utkikken fra tønne se langt innover land og isbreen, men der fantes ingen spor av ildsteder eller folk.

Herfra arbeidet vi oss nedover mot Svalbards østkyst, idet vi hadde tenkt oss en tur op i Storfjorden, men blev stoppet der av svær is så vi i stedet forsøkte å gå mot Sydkapp.

Den 11. fikk vi ordre fra komitéen om å av søke havet mellom Hopen og Sydkapp og så senere ned mot Bjørnøya, og endelig den 13. fikk vi telegram om å avslutte eftersøkningen og gå til Tromsø, hvortil vi ankom den 15.

Hele arbeidet hadde vært resultatløst. Under hele turen – i åpent vann, i isen og langs land, blev der aldri spart på hverken skute eller folk. Skibet var ypperlig. Jeg lurte mange ganger på hvordan et så lite fartøi kunde tåle alle de hårde trykk og voldsomme støt det blev utsatt for – men holdt gjorde det, selv om det mangen gang knaket temmelig stygt.

Var skuten god, så var mannskapet det ikke mindre. Det var som om her mann følte det store ansvar som lå på hans skuldrer. Like fra kaptein Rekdal og ned til yngste mann ombord. Vi var sendt ut for innsamlede midler det var så å si den norske nasjons private hjelpeekspedisjon efter Roald Amundsen.

Værforholdene hadde vært ytterst slette den hele tid. Vi hadde således, fra «Veslekari» kom inn i isen, til hun forlot Svalbard, bare tre klarværsdager, og det er ikke meget.

Ettersøkningen bragte ikke det resultat som alle hadde håpet på, men vi år alle resignere og slå oss til tåls med, at vi har gjort hvad der stod i vår makt, like fra den lille pike som tømte sin sparebøsse i en avisekspedisjon for være med å bidra til «Veslekari»-ekspedisjonen, til oss som lå ute i isen og til dem som ledet det hele i Oslo.»

Mens kaptein Wisting var ute på sin tur med «Veslekari», innlöp meddelelse om funnet av flottøren.

I den anledning opstod spørsmålet om etterforskningen skulde avsluttes, eller «Veslekari» fremdeles skulde fortsette.

Fartøiet befant sig da ved Gilles Land. Man hadde telegrafert til Wisting og meddelt ham funnet av flottøren, og samtidig sagt, at han vilde motta forholdsordre fra Oslo.

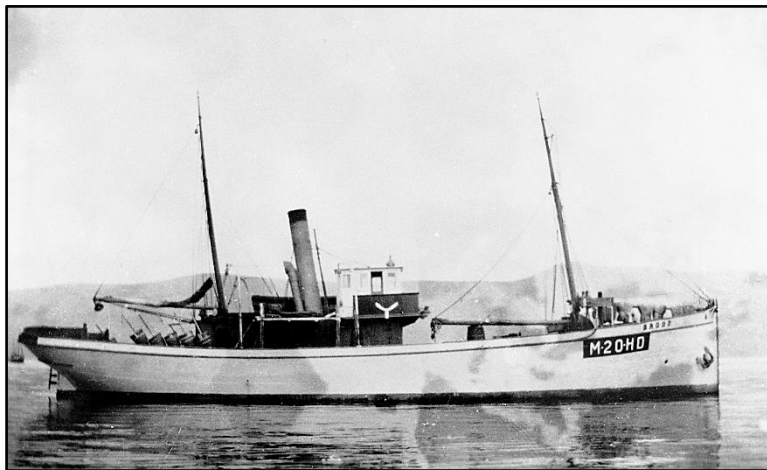
Saken blev inngående drøftet i et møte den 4. september av den store komité. Det blev så

telegrafert til ham at «Veslekari» skulde fortsette å lete.

Den 10. september holdtes et nytt møte hvori bl. a. meddeltes, at «Veslekari» ifølge telegram fra Wisting hadde fått en mindre propellskaade.

Den fungerende formann, redaktør Frøisland, hadde telegrafert og spurt om kaptein Wistings mening om å fortsette og denne hadde svart, at etterforskningen ansåes nytteløs, såvel på grunn av den fremskredne årstid som de tiltagende vanskelige isforhold.

Man besluttet å telegrafere til kaptein Wisting, at man var enig med ham i at det ansåes håpløst å drive etttersøkningen lenger, men at man vilde anse det ønskelig om han gikk langsomt sydover i zik-zak kurser.



”Brodd” kom frå Bjørnøya og var på høgde med Fugløya utanfor Tromsø då dei oppdaga noko dei trudde var ei kantra jolle i havet. Dei purra ut heile mannskapet for å take om bord denne gjenstanden som då viste seg å vere ein flyflottør frå Latham. Dei gjekk inn til Tromsø og varsla om funnet som skapte stor oppstandelse om bord i ”Brodd”. Skodelystne og journalistar samla seg i store flokkar på kaia.

Den franske konsulen i Tromsø samla mannskapet på Grand hotell og overleverte ei stor fransk medalje til alle i mannskapet. Det vart også teke mannskapsbilde her som seinare vart publisert i mange store aviser i Europa. Seinare på hausten fekk dei utbetalt dusøren på kr. 10.000,- som var utlova. Kvar i mannskapet fekk 775,- kr noko som var om lag det dobbelt så mykje som dei fekk i hyre av den store fangsten.

Folk stimla for å kome om bord i Polarstar

Av Anne Gry Eilertsen

Om lag 500 personar stod på kaia og helsa ishavsskuta velkomen til Sæbø søndag 12. mai. Neste søndag blir det ny sjanse til fjordatur frå Brandal til Øye og Sæbø med «Polarstar».

Turen innover til Øye og Sæbø søndag 12. mai kalla reiar Willy Nasset ein testtur. Han hadde invitert 50 gjester, stort sett dugnadsfolk og partnarane deira med seg på tur frå Brandal til Sæbø.



«Polarstar» til kai på Sæbø. Begge foto Webjørn Landmark

Skuta har sertifikat for å kunne gå med 50 personar pluss mannskap om bord, og det viste seg at dette var eit høveleg tal for slike seglasar. I midten av juni reiser «Polarstar» frå Brandal. Ho går då inn i ein treårs-kontrakt med selskapet Artic Voyager, som skal bruke henne til kulturformidling og opplevingsturar langs norskekysten frå Brandal og nordover til Tromsø og Alta.

Mange ishavsveteranar frå Sæbø

På ekspedisjonskaia på Sæbø stod nærare 500 personar som ville om bord for å sjå på den

nyrestaureerte skuta. Sæbø og bygdene om kring har hatt mange ishavsfolk, og mange av dei har trekt mot Brandal. På kaia stod blant andre Magnar Aklestad, Odd Rekkedal og Arnljot Frøland, som alle har vore om bord i Brandalsskuter.



Hjørundfjorden med Slogen om styrbord baug.

-Eg har eit nært forhold til Brandalsskutene. Første skuta eg var om bord i var «Jopeter» i 1954, og eg har vore mange turar med «Polarbjørn», fortel Magnar Aklestad (83), som har vore både fangstmann, skyttar og skipper på Karlson og seinare Rieber-skuter.

Han har ikkje tru på at det vil kome ei ny oppblomstring for selfangstnæringa.

-Det må bli viss det tvingar seg fram ordningar på grunn av for stor selbestand. Eg har lese at det no er om lag 10 millionar grønlandssel ved New Foundland, og det kan sjølvstakt etter kvart bli eit stort problem for fiskebestanden, kommenterer ishavsveteranen frå Sæbø.

Også Odd Rekkedal (77) tykte det var stas å sjå att «Polarstar». MS gjer at han i dag sit i rullestol, men han var i ei årrekke fangstmann om bord i «Polarstar», og gleda var stor då han fekk hjelp til å kome seg om bord for å sjå den restaurerte skuta.

Jon Hamar

Av Ove Røv

Ein av dei første aprildagane i 1940 seig ei ishavsskute inn mot hamna i Tromsø. Karane ombod hadde hatt ein slitsam tur i Vestisen, men det var likevel med blanda kjensler dei no la til kai. Nokre få dagar før hadde tyske styrkar gått til åtak på Noreg, og landet var i krig for første gong sidan 1814.

Om bord i skuta var også Jon Hamar frå Hovdebygda. Nokre år før hadde han avtent verneplikta si i marinen, som sjømann var det ein heilt naturleg plass for han som militær. Hausten før hadde han vorte innkalla til nøytralitetsvakt, men då dei likevel hadde fått nok folk, vart Jon fritaken då. Men han måtte rekne med å bli innkalla seinare, var beskjeden han fekk.

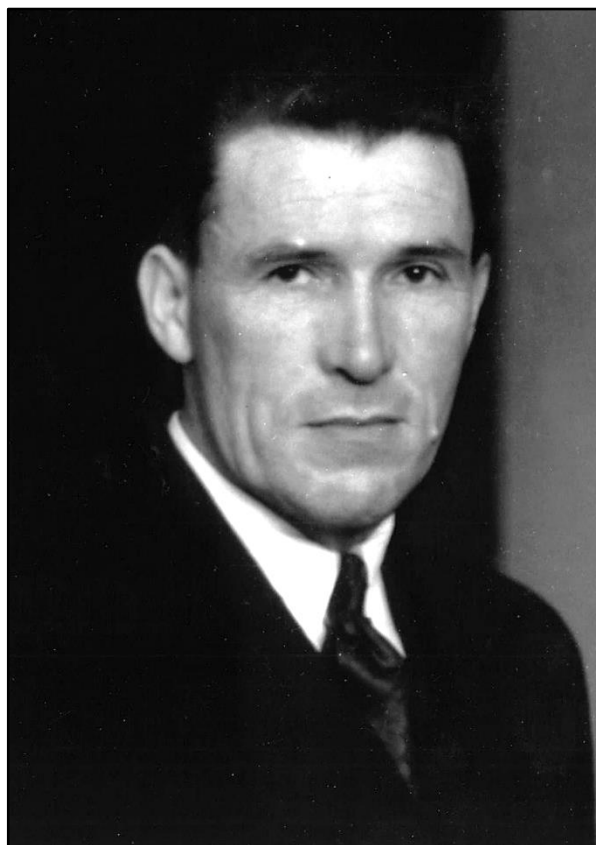
No var altså landet i krig, og Jon var ikkje i tvil kva han måtte gjere. Straks skuta hadde klappa til kai, gjekk Jon til dei militære styresmaktene og melde seg til teneste. Og no byrja ein lang og hard krig for Jon.

Dei første dagane gjekk med til vaktteneste og anna arbeid. Det var førebels ikkje ledig plass på fartøy, men dette ordna seg reint uventa. Den 23. april kom to tyske patruljebåtar inn i ein av fjordane i Troms. Desse hadde namna «Wilhelm Reinhold» og «Malangen».

Dei var heilt nye, berre seks veker før hadde dei forlete verftet i Wesermünde med sitt rykande ferske mannskap. Kommanderande offiser for styrken var sikker på at der han no var, hadde tyske styrkar makta. Han vart rett å slett overraska då norske soldatar brått overraska dei og kapra begge skipa.

Ei veke etter hadde «Malangen» fått nytt namn og nytt flagg. Og Sjølvsaugt heilt nytt mannskap. KNM «Honningsvåg» heitte skuta no, og Jon Hamar var ein av mannskapet.

No gjekk krigføringa i Noreg mot slutten, men konge og regjering hadde allereie bestemt seg for å halde fram krigen frå England. I juni fekk alle norske marinefartøy og tilgjengelege flystyrkar ordre om å ta seg fram til engelsk



Jon J. Hamar 1909-1991

område, og den 8. juni forlèt «Honningsvåg» Tromsø med kurs for England. Under overfarta vart dei angripne av tre fly utanfor Trøndelagskysten. Om lag 20 bomber vart sleppte, men ingen treff. Elles gjekk overfarta til England greitt. Seinare vart dei sette inn i eskorteteneste i farvatna rundt Island.

Vinteren 1941 viste etterkvart kva strategi Hitler-Tyskland ville bruke i kampen mot dei allierte. Det galdt å isolere dei britiske øyane frå hardt tiltrengde forsyningar. Og då vart dei fleste midlar brukte.

Dei allierte sin strategi for å få forsyningar fram over havet var å organisere skipstransporten i konvoiar med sterk støtte frå marinefartøy, og så lengst mogleg også med fly. Dei tyske slagskipa viste seg snart å vere ein fiasko, takka vere Hitler som ikkje ville høyre på fagfolka sine. Dei slagskipa som ikkje vart senka tidleg i krigen, låg som heller ufarlege kanonplattformer i norske fjordar eller i europeiske hamner.

Hitler satsa heller på U-båtstrategen admiral Dönitz. Han utvikla ein angrepstaktikk som

gjekk ut på at fleire ubåtar samtidig gjekk til angrep på konvoiane i såkalla ulveflokkar. Denne forma for krig stilte store krav til eskorten rundt konvoiane.

I slutten av desember 1941 vart Jon Hamar overført til den nye korvetten «Rose». Den norske marinen overtok dette året fem korvettar på spesielle vilkår frå britane. Denne typen korvettar fekk namnet Flower-klassen då alle skipa hadde blomsternamn.

Jon hadde no Liverpool som base. Konvoiane gjekk til visse tider, og det vart stipulert ei viss overfartstid. Når dei kom over Atlanteren, låg ein ny konvoi klar og venta på eskorten sin. Hadde overfarta teke kortare tid enn berekna, hadde mannskapet ei kort landligge. Men det skulle ikkje mykje dritveret til før dei vart forseinka. Då var det berre å snu med ein gong. Det er heilt klart at dette tok på både skip og mannskap. Ulveflokkane vart så pågåande, og det var meir eller mindre daglege angrep.

Ein dag under eit angrep vart «Rose» rista av kraftige eksplosjonar. «Rose» hadde då teke ein tysk ubåt under angrep og skulle setje inn nådestøtet. Den dag i dag er ikkje Jon heilt sikker på kva det var som forårsaka skaden på «Rose», men ei mogleg årsak kan det ha vore at ein eksplosjon i ubåten hadde rista skipet slik at søkkeminene detonerte. Ubåten såg dei ikkje noko meir til, men «Rose» måtte dokksetjast på grunn av skadane.

Siste halvdel av 1942 og første halvdel av 1943 vart hard, minnest Jon. Ubåttaktiviteten var no på topp, og dei daglege angrepa gjorde djupe innhogg i konvoiane.

I løpet av 1941 og 1942 vart over to hundre norske skip senka. I november 1942 var «Rose» i eskorte saman med «Potentilla», «Eklantine» og «Montbretia» i Vestgåande transatlantiske konvoi. I to dagar var også den norske jagaren «St.Albans» med. 33 handelsskip var med i konvoien.

Dei første dagane gjekk utan at dei såg noko til ubåtane. Men den 15. november starta helvete. I fem døgn gjennomlevde konvoien kontinuerlege angrep frå ein større flokk båtar, og tredje dagen vart den norske korvetten

«Montbretia» senka. 47 av mannskapet omkom, 27 vart berga. Trass i det massive angrepet vart ikkje meir enn fem handelsskip senka.

Livet om bord i marinefartøya var knallhardt. Det var vel knapt noko anna teneste som var meir slitande enn konvoitenesta. Og mannskapet var heilt tydeleg prega av det. Nervane var tynnslite, og for folk utanfrå måtte denne gjengen av marinegastar fortone seg som ein flokk med tullingar.

Jon hugsar godt ein gong dei hadde fått ein ny mann om bord. Denne karen hadde nettopp rømt frå Noreg, og skulle no tenestegjere på korvett. Etter eit par dagar kom han og nappa Jon i erma og lurte på om han kunne få spørje om noko? Jau, det var greitt, Jon skulle saktens svare. «Sei meg, er det berre galningar om bord på dette skipet? Eg spør deg, du er ein av dei som verkar mest normal».

Jon hadde vel ikkje merka så godt den forandringa dei mentalt hadde gått gjennom, det såg dei vel best dei som kom utanfrå. Karen hadde ikkje så lyst til å arbeide saman med desse tullingane og ville søkje om overføring til annan tenestestad. Jon frårådde han det, og sa: «Nokon annan tenestestad får du ikkje likevel, og eg tenkjer at etter eit par turar er du like galen som oss hine». Karen vart verande om bord heile krigen, og det gjekk ikkje lenge før Jon sin spådom gjekk i oppfyljing. Han vart like «galen» som dei andre om bord.

Når fartøyet var i rom sjø var det ingen som var ute av kleda. Berre støvlane tok dei av seg når dei sov. Og sov gjorde dei som snarast når det var eit høve, då fullt på kledde i hengekøyer eller briskar på banjeren. Redningsvesten var aldri langt unna. Skulle dei vere så uheldige og verte senka, var den kalde Atlanteren ikkje god å ligge i.

I dårleg vêr vart alltid ventilar og lufterør stengde og skalka slik at korkje luft eller lys slapp inn. Å sove i hengekøye var ikkje alltid så lett. I slingringa låg køyene og dunka inn i kvarandre uavlateleg.

Ein kunne sjå kondensvatnet renne fram og tilbake over dørken og lukta av våte klede, tobakksrøyk og sveitte låg som ei skodde over dei trøytt karane som prøvde å slappe av etter beste evne.



Jon Hamar dreiv ishavet i mange år, blant anna som skipper på «Sjannøy». Foto Yksnøy

Eskorteskipa hadde streng ordre om ikkje å stoppe for å ta opp folk som låg i sjøen. Då ville skipet verte eit betre mål for ubåtane, og det verste som kunne skje i konvoien var at eskorten vart redusert. Likevel vart det ved nokre høve gjort. Medmenneskelege kjensler er ofte sterkare enn ordrar.

I den hardaste tida var det angrep omtrent kvar dag. Alltid skulle dei vere like årvakne og konsentrerte. På frivakt vart det til at ein låg og venta på neste angrep, eller kanskje ein torpedo, eller fly angrep?

Så var det å stå på brua og utkikspostar med raudkanta, saltsviande auge og speide utover eit opprørt hav. Ved eit høve hadde konvoien stampa seg over Atlanteren i dårleg vêr. Dei nådde St. Johns kl. 23 om kvelden. Kvilda varte til kl. 07.00 neste morgon. Då var det å ta til på neste tur. På turen over til St. Johns vart dei angripne 25 gongar, på tilbaketuren hadde dei trettifem angrep.

Tilbake i hamn igjen var det å reingjere skip og mannskap slik at ein var klar til neste tur.

I desember 1942 vart Jon beordra om bord i korvetten «Acanthus». Dette vart tenestestaden hans resten av krigen. Dette året var også den einaste gongen under krigen at han fekk feire jul i land. Dei låg då i Liverpool og det vart rigga til julefeiring i banjeren. Julesteika kom på bordet, og skipssjefen, løytnant Bruen, las juleevangeliet.

Juletre hadde dei og, til overmål var det norsk. Den norske motortorpedobåt-avdelinga på Shetland hadde under eit tokt på norske kysten henta smågraner til julefeiringa. Også Kong Haakon hadde norsk gran denne jula. Jula i 1942 vart den mest høgtidsame Jon hadde heile krigen. Dei andre gongane hadde dei julehelga ute, og då var alle dagar like, ein kunne kanskje merke det på kosten at det var høgtid.

Etter som krigen varte minka det på ubåtar. Trass i gode observasjonar var det vanskeleg å få godkjent senkingane. Men ubåtangrepa minka etterkvart, og i slutten av 1943 vart det rolegare. Jon hadde også ein tur som eskorte på ein av Murmansk-konvoiane.

Det var i desember 1943. Konvoien vart angripen av slagskipet «Scharnhorst». Men denne gongen hadde dei allierte sett inn

skikkeleg eskorte, og ved hjelp av m.a. den norske jagaren «Stord» vart slagskipet senka den 26. desember.

Utover våren 1944 vart det klart at det avgjerande angrepet i Europa snart ville bli sett inn. Dette året var også første gong Jon fekk permisjon frå tenesta. Heile fire dagar fekk han fri!

På førsommaren vart det klart at «Acantus» skulle til kanalen. Den 6. juni braka det laust. Tidleg om morgonen kunne forbausaus tyske vaktarar av «Festung Europa» sjå at heile horisonten vest for Normandie var full av skip. Invasjonen var i gang.

Norske marinefartøy var med her også. Jagaren «Svenner» var med i første angrepsbølgja. Allereie første dagen vart jagaren senka med stort tap av menneskeliv.

Invasjonsstyrkane beit seg fast denne første dagen, men det var ikkje mange meterane dei avanserte. «Acantus» vart sett inn i andre pulje. Om morgonen den 7. juni fekk Jon sjå Normandie kysten og den kolossale aktiviteten det var der. «Acantus» hadde også her eskorteoppdrag, men vart også sett inn i bombardementet av dei tyske stillingane på land. Som artillerist var Jon augevitne til dei harde kampane som raste på land. «Acantus» patruljerte langs den engelske delen av invasjonstrandane, men tyske fly eller skip såg dei svært lite til.

Det veldige oppbødet med materiell og folk som vart sett inn under invasjonen gjorde inntrykk på dei norske marinegastane. Det var klart for dei at dette var byrjinga til slutten av krigen. «Acantus» vart verande i kanalen ei tid.

No vart det mykje mindre ubåaktivitet i Atlanteren. Dei tyske sjøstridskreftene var meir eller mindre nedkjempa, det som var igjen heldt seg for det meste i hamn eller i tronge norske fjordar.

På vårparten i 1945 låg «Acantus» i Skottland. Korvetten skulle vere med i eskorten av ein konvoi, men det kom etter ei tid kontraordre. Ein av dei første maidagane vart mannskapet orienterte om at det gjekk mot ein slutt på

krigen. Den 8. mai var det endeleg slutt, og Jon og dei andre kunne konstatere at dei hadde kome seg gjennom krigen i live. I ettertid viste seg at berre ein av dei femti som reiste over med «Honningsvåg» i 1940 fall.

Jon vart verande i marinen endå eit år. Då «Acantus» la til norsk kai, vart Jon beordra til teneste på motortorpedobåt med base i Bergen. – «Det å vere på MTB var no berre moro», sa Jon med sitt lune smil, men krigen hadde sett sine spor både hos Jon og dei fleste andre som var ute i aktiv krigsteneste.

Nervane var ikkje alltid heilt på topp, den harde tenesta hadde tatt på. Men dette var før katastrofepsykiatrien si tid, så ein var vel ikkje heilt klar over seinverknadane. Verre var det med den mangel på forståing som krigsveteranane møtte hos styresmakter og byråkrati. Ofte var det folk som hadde kvilt på ein brei bak heile krigen utan å høyre ein smell som prøvde å setje seg inn i krigsveteranane sine problem.

Det hadde dei sjølvsagt ikkje føresetnader for å klare. Men desse veteranane var ikkje sytarar, difor heldt dei problema sine for seg sjølve.

Jon var ikkje av dei som ropte høgast om sine opplevingar, snarare tvert i mot. Jon Hamar dimitterte i mars 1946 etter nesten seks års teneste. Sidan hadde han resten av sitt yrkesaktive liv på ishavsskuter. Dei siste åra hadde han tilhald på sjukeheimen i Ørsta. Han let vel om forholda der. «Her har vi det godt», sa han. Då eg var på besøk hos han, var det tippekamp på TV med favorittlaget hans i hovudrolla. Ikkje å undrast er favorittlaget Liverpool!

Jon Hamar døyddde våren 1991 på sjukeheimen i Ørsta.

Ynskjer du å gi ei gåve til ISHAVSMUSEETS VENNEFORENING?

Vi er no på Vipps og du kan sende ei gåve ved å
bruke nummeret nedanfor.

Vipps-nummer

126966

Tusen takk for all hjelp!

vipps

By DNB



Dimo AS – Hydraulikkspesialisten

Vil tilbyr service på hydraulisk utstyr og gjennom
vårt Serviceteam står vi til teneste 24/7.

Reparasjon og service av sylindrar. Som Parker Distributør har
vi stort utval av slangar, fittings, motorar, pumper og filter.

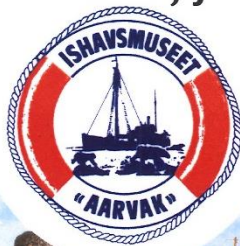
Dimo er forhandlar av HS Marine kraner
– kvalitets kraner for marine bruk.

Tlf. + 47 70 03 99 00
E-post: office@dimo.no
www.dimo.no

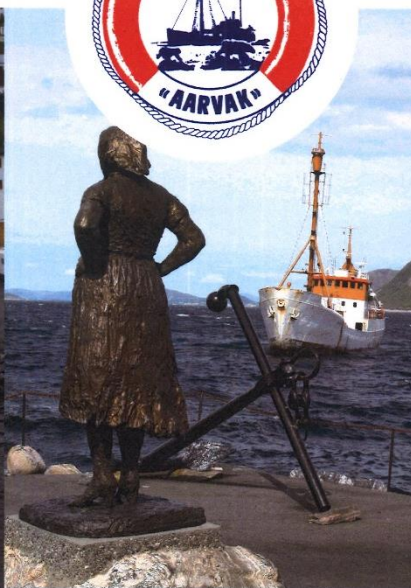


Tøffaste møteplass i regionen vår til konferanser, møter, blåturar, julebord, selskap m.m.

ISHAVSMUSEET AARVAK
6062 Brandal



Mob. 951 17 644
post@ishavsmuseet.no



Når storpolitikken og kvardagsmennesket møtes

Av Jorulf Myrene, Vikebladet/Vestposten

Bokahandelen på Ishavsmuseet i Brandal har hatt ein god kunde i Svend Otto Remøe. I samband med arbeidet sitt med boka «Fanget i polarisen», har han lese seg opp på polarhistorie og avdekt ei spanande historie der storpolitikken grip inn i lagnaden til enkeltmennesket.

Svend Otto Remøy har vakse opp med familielegenda om farfaren Sigvald og mannskapet på selfangaren D/S «Remøy» som i 1921 vart arrestert av russarane under selfangst i Kvitsjøen og haldne i fangenskap i Arkhangelsk.

Remøe bestemte seg for å finne ut meir om kva som eigentleg skjedd den gongen.

-Det opna seg opp ei historie som var heilt annleis enn det vi trudde, fortalde Svend Otto Remøe som fredag gjesta Ishavsmuseet i Brandal med eit foredrag om den nye boka si.

Å komme hit til Brandal og fortelje om selfangst er risky business, så den delen av foredraget let eg ligge, forklarte Remøe.

Forfattere fortalde i starten om korleis D/S «Remøy» og mannskapet vart brikker i eit storpolitisk spel i kjølvatnet av den første verdskrigen og revolusjonen i Russland.

Saman med skutene «Polargutten» og «Kapp Flora» set «Remøy» kurs mot Kvitsjøen i februar 1921. Ulikt syn på territorialgrenser fører til at russarane tek dei tre skutene i arrest og får dei slept inn til hamna i Arkangelsk. Der vert skutene og mannskapet verande.

-Sovjet-Russland utnyttar situasjonen til å få internasjonal aksept for det nye statsapparatet, å få ratifisert ein handelsavtale.

Mannskapet får etter kvart reise heim, men skutene og skipperane vert verande. I oktober vert ein midlertidig handelsavtale underskriven og skutene fekk til slutt forlate Arkangelsk. Vesle julaftan 1921. nær elleve månader etter



«Fanget i polarisen» kan du kjøpe på Ishavsmuseet og i nettbokhandelen til Ishavsmuseet på museet sin nettside.

dei la ut frå Remøya, klappa D/S «Remøy» til kai i Ålesund.

«Fanget i polarisen» er skriva i eit lett språk, tidvis som ein roman. For den som ønskjer ei innføring i grunnleggande selfangsthistorie er dette ein fin stad å starte.

Remøe har bakgrunn som forskar og arbeider i dag som spesialrådgjevar i Norges Forskningsråd. Riksarkivet har vore ei viktig kjelde, men Remøe har også nytta seg av litteratur og anna kompetanse på Ishavsmuseet under arbeidet, og museumstyrar Webjørn Landmark har skriva føreordet i boka.

«Flemsøy»

Der ligg ei gamal nesten glømt historie ein plass i hovudet mitt. Eg trur det var Jon Hamar som fortalde denne saga. "Flemsøy" saman med "Fortuna" kom i vanskar, det såg ut til å verte forlis. Slik skipperane såg det ville mannskapet kome i store vanskar.

Dei to skipperane samrårde seg og vart einige om ei løysing. Dette vart å gå med ei skute så lenge den flaut, og spare den andre skuta. Når "Flemsøy" var ferdig, ville dei flytte mannskapet over til "Fortuna" og fortsette mot kanten med håp om berging. "Flemsøy" vart første skuta, det vart hard bauing, og skuta vart ikkje spart. "Fortuna" heldt seg i kjølvatnet, "Flemsøy" flaut til dei kom seg ut, men då var skuta meir eller mindre knust. Slik eg huskar denne saga låg bakmasta til babord og formasta til styrbord. Det var ikkje skuta det gjaldt denne gangen, det var livet til mannskapet. "Fortuna" fekk heller liten skade.

Eg har trutt dette skjedde i Stretet, men det er lenge sidan eg hørde denne historia, så --.

Helge Ødegård

Plukkfangst:

D/S Horgefjord

Som en tid har ligget ved Holmens Verft hersteds til ombygning for sælfangst i Nordishavet, blir færdig i morgen. Skipet som er fra Aalesund skal ha 14 mands besætning og er i tip top stand indkjøpt for kr. 130 000, og paakostet kr. 55 000 her. Skipets kaptein Myrvaagnæs, styrmand Kavsnæs og maskinist Garvik er alle fra Aalesund. Skipet vil antagelig starte herfra i morgen aften. Holmen Verft har al ære av ombygningen som i alle dele er utført til fuld tilfredshet.

Nedenæs Amtstidende 6. juni 1919

Stor sælfangst

Det ser ut til at sælfangsten iaar vil komme til at gi utmerket utbytte. Flere av fartøierne er

allerede hjemkommet efter kun etpar ukers fravær med fangster fra 1700-2500 sæl, hvilket vil si det samme som omtrent fuld last. Ellers er det sjeldent at dette kan opnaes paa mindre tid end 4-5 uker under nogenlunde gunstige forhold. Der maa derfor iaar være en mængde sæl paa fangstfæleterne.

Romsdals Amtstidende 10. mai 1919

Ny hvalfanger

I disse dage har et østlandsselskap faat overlevert en ny hvalfanger. Den heter «Veslekari», den er paa omtrent 600 tons d.w. og skal være landets største hvalfangerskib. Den er ogsaa beregnet paa sælfangst og skal delta i den forestaaende sæson ved Grønlandskysten.

Avisa «1ste Mai» 17. mars 1919

Selfangst og laksefiske

Selfangsten ser i aar ut til aa bli uvanlig rik. Dei fartyi som til dessa er innkomne fraa Ishavet har i dei fleste høve full fangst. Mange Aalesundsskutor har faatt 2000-3000 dyr paa ei vikes tid. Veret og istilhøvi er framifraa iaar opplyser selfangarane.

Laksefisket har teke seg godt upp sume stadar, serleg paa Særlandet og paa Vestlandet. I kystbyane var prisen i fyrre vika 14-14 kr. og her i byen um lag 20 kr. pr. kg.

Avisa «Den17deMai» 16. mai 1919

Førstemand frå Sælfangst.

Sælfangaren «Sælbarden» indkom Laurdag til Aalesund, som førstemand frå fangstfeltet med 1500 dyr.

Tvedestrandposten 30. april 1919

Brandal

I henhold til skibsregisterlovens §32 bekjendtgjøres herved at ved i dag registreret skjøte er 2/3 parter i D/S «Brandal» av Aalesund, kjendingsbokstaver MGLW overgaat frå Sifvald S. Brandal til Peter S. Brandal. Aalesunds byfogdkontor 10. december 1919.

Norsk Kunngjørelsestidende 18. desember 1919

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

Polarolje er eit reint destillat framstilt av olje frå yngre grønlandssel. Etter mer enn 5 års klinisk forskning, viser forskere ved Haukeland universitetssykehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) til oppsiktsvekkende resultater, og kan vise til følgende helseeffekter:

- Behandling av ømme og stive ledd
- Bedring av immunforsvaret
- Hindrer sårddannelser og eksem
- Regulerer mage/tarmfunksjonen
- Behandler psoriasis



Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergsjø, Brygga, Stryn, Stårheim, Folkestad, Fokå, Sykkle, Rødde, Raudberg, Selje, Lauvstad, Olden, Seibe, Vardsdal, Bamstadvika, Larnees, Gjerdsvika, Molustranda, Leikong, Tjørvåg, Ose, og Åheim.

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L
Spesielt gode resultat for:

- Behandling av seneskader
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L
Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Behandling av smeskader
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.
Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Allereutslett
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x40

Eksklusive puter
– i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

