

UTDRAG AV
TROMSØ OG
OMEGNS
SJØFARTSHISTORIE

MED BIOGRAFIER OVER
KJENTE TROMSØSKIPPERE



VED TROMSØ SKIPPERFORENINGS
50-AARS JUBILEUM 1929

TROMSØ 1929
UTGITT AV TROMSØ SKIPPERFORENING

TRYKT I DAGBLADET TROMSØ'S TRYKKERI.

FESTSKRIFTKOMITEEN vil fremføre sin forbintlignste takk til alle som har ydet oss støtte til innsamling av bilder og biografier til dette hefte. Særlig god hjelp har vi hatt av hr. Rich. With og den kjente ishavsreisende G. Isachsen, som begge har Skaffet verdifulle bidrag til heftet.

Q Vi er opmerksom på at de anførte data i enkelte tilfeller kan være mangelfulle, og at der kan forekomme feil, f. eks. ved angivelse av år. Dette tiltross for at komiteen har søkt kun å medta opplysninger som man antok var helt pålitelige.

Q Man beklager at flere kjente navne ikke er kommet med, men årsaken er at vedkommende eller disses pårørende ikke har kunnet gi os de nødvendige data. Motivet til utarbeidelsen av nærværende hefte har været å bevare for den nulevende slekt og for fremtiden et billede av sjøfartens utvikling hernord, og de menn som har en fremtredende plass i byens sjøfartshistorie.

Q Vi håper at heftet vil bli møtt med interesse og velvilje fra alle som er interessert i sjøfarten her i Nord-Norge.

Festskriftkomiteen.



Festskriftkomiteen.

*B. Svendsen. Kr. Sørensen J. Kristiansen
Helmer Hansen. Ingv. Svendsen. Jens Olsen. Paul Bjørvig.*

UTDRAG AV TROMSØ OG OMEGNS SJØFARTSHISTORIE



EN eldste historiske beretning fra vår landsdel som vi har fått kjennskap til, finner vi i et avsnitt av en reisoberetning meddelt av en sjøfarende fra Senja eller Tromsø. Mannens navn var Ottar og beretningen er avgitt til den engelske konge Alfred, som regjerte for mere enn 1000 år siden. Beretningen er inntatt i en da i England utgitt verdenshistorie.

Denne beretning vet å fortelle om en betydelig trafikk på Nord-Norge, såvel mellom de forskjellige bygdelag som også til Murmansk, England og Flandern. Selv reiste nevnte Ottar med et av datidens skibe de såkalte «knarrer» til Hvitehavet og beretningen sier at vår landsdels sjøfolk allerede dengang hadde en betydelig praktisk erfaring i sjømannskap.

Om Thore Hund fra Bjarkøy sier sagnet at han efter slaget ved Stiklestad reiste til England med en ladning kostbare skinn. Videre sier sagnet at han grov ned sine kostbarheter på en øy syd for Lødingen og drog så til Jerusalem. I hvert fall har der ved den tid vært flere store langskibe som har hørt hjemme på Bjarkøy og ved Trondarnes og rimeligvis også i Tjeldsund. Foruten at skibene herfra reiste på utlandet blev også endel farkoster benyttet til samhandel med Vestlandets innbyggere. Efterat Bergen var grunnlagt, gikk utenriksfarten herfra tilbake og ophørte snart, idet man fant det heldigere å foreta sin byttehandel i Bergen. Bergenshandelen var nok ikke så innbringende for vår landsdel

som for Bergenskjøpmennene, idet velstanden heroppe avtok og vår landsdel blev glemt. Snart blev forholdet at vår landsdel – særlig Finnmarken – blev et forvisningssted for individer som hadde gjort sig umulige i sitt hjemland, vesentlig Danmark. Prester og andre embedsmenn som var i stor ugunst fikk f. eks. den straff å bli utnevnt til et embede heroppe. Således var da landet hernord blitt en glemt avkrok i hundreder av år. Handel og samferdsel med de sydligere dele av landet blev vesentlig besørget ved nordlandsjekter. Disse jekter med sitt ene store råseil og sine brede skrog var ikke lettvinde seilere, således at en tur til Bergen og hjemover igjen ofte kunne ta 4 til 6 måneder.

Det blev av det offentlige gitt tillatelse til å holde og utruste disse jekter, hvorav hver bygd gjerne hadde flere. Også prestene hadde rett til å holde jekter inntil år 1739. Omkring år 1750 hadde Nordland, Tromsø og Finnmarken omkring 300 jekter som hver sommer tok en Bergensreise. Lasten sydover var som regel tørrfisk, tran og skinn og tilbake førtes gjerne melvarer og enkelte slags kolonialvarer, samt seilduk og taugverk m. m. Der fortelles at på den tid tok også sjørøvere flere gange jekter på tur til Bergen, likesom jektene ofte i krigstider blev et lett rov for fientlige kapere og krigsskibe.

Presten Petter Dass omtaler jekten i sin bok, således:

«og vil nu den Tromsøfar kjøbe sig mad –
200 mile til Bergenske stad,
han maa med sin jægter henlakke.
Hans reise begynder om midtsommers tid,
det hender sig stundom han vinder ei did
før Michel fremtriner i gaarde. (Mikkelsmesse, 29. septbr.)
nu skal han tilbage naar marked er gjort,
de mile er lange men dagen er kort,
tænk hvordan den reise vil ende.
Hans langsomme seiling forvolder det tidt,
at jægten med ladningens hele profit
fortæres og ganger i løpet».

Enkelte år fikk jektene uvær og usiktbart vær og der kunde da bli store forlis. Således beretter samme Petter Dass om at

et år støtte og forliste 16 jekter på Stathavet, deriblandt også prestens egen jekt. Det hender endog at jektene måtte overvintre sydpå, hvilket var det samme som hunger og savn for dem som satt hjemme og ventet på livsfornødenheter og sine menn og slektninger.

Den lange og værharde kyst med sitt mylder av skjær og holmer og grunne uten fyrbelysning, og uten brukbare karter, var ikke å spøke med senhøstes. Nu er som vi vet nordlandsjektens dage forbi. Den har hatt sin store betydning for skibsfarten hernord.

Så har vi en annen båttype helt stedegen for vår landsdel, nordlandsbåten. Angående disse båters betydning for reiser og fiskeri, vil vi bare minne om at disse båter i årrekker blev benyttet til førsel av post fra Tromsø til Bodø, en båtreise på omkring 50 mil hver vei, som måtte foretas hver annen og tredje uke. Dessuten har vi de tusener av båter av denne type som hvert år, gjennom århundreder søkte til de store fiskerier.

I sin bok «Den fremsynte» skriver Jonas Lie, at det å kunne bygge en god nordlandsbåt er en genisak, og kan ikke læres bare teoretisk. Videre sier dikteren: Hvad det har kostet nordlendingen endelig å utfinne denne båtform der setter den istand til, nesten å flyve for vinden — undav de veldige bråttsjøer der skummer bakefter den — kortsagt nordlandsbåten historie fra slekts dage, som først optok kampen mot havet deroppe og til idag, det er en glemt saga, full av den jevne arbeidsmanns storbedrift.

Vi vil nu kortelig omtale skibsfarten fra Tromsø og omegn fra byen fikk sine kjøpstadsrettigheter i 1794. I 1807 hadde i byen bare 84 innbyggere, men allerede da begynte de første russefartøier å innfinne sig for å handle og bytte bort mel og grynvarer mot fisk m. v. — 1812 var innbyggerantallet 150. Ennu hadde byen dog ingen andre fartøier enn et par jekter, så i nogen skibsfart herfra var der ikke tale om. — Der blev som regel gjort en tur til Bergen hver sommer med jektene. Men eftersom befolkningen tiltok økedes trafikken. I 1825 var der over 700 innbyggere og i 1836 omtrent det dobbelte. Efter 1820 økedes byens trafikk ganske betydelig, særlig var der flere utenlandske skibe i Tromsø, hver sommer. Følgen herav blev at befolkningen

i landdistriktene begynte å sende sine produkter til byen for derfra å få varene solgt og skibet til utlandet.

Fra Archangel og andre havne ved Hvitehavet kom nu flere og flere små handelsskibe, de såkalte «lodjer». Disse fartøier medførte mel, hamp, gryn, never og andre produkter som blev avhendet med Tromsø kjøpmenn som mellemmenn. Byens havn bød nu til sine tider om sommeren på et broget liv. Der var oprinnelig en mindre bukt utenfor torvet, som utgjorde byens havn. Om livet på havnen gir amtmann Blom i 1827 følgende opplysning:

«Da jeg kom til Tromsø blev jeg gledelig overrasket ved å finne på dens havn 19 fartøier, hvoriblandt 2 engelske brigger, 2 store lodjer foruten innenlandske jekter og tendringer, der gav stedet et liv, som man ofte forgjeves søker i de langt større, steder søndenfjelds».

De skibsinteresserte i byen var nu begynt å våkne, og i 1833; fikk Tromsø sitt første større fartøi, nemlig skonnerten «Aleksander» som blev innkjøpt fra Russland og førtes av skipper Sivert R. With, som da var 23 år gammel. Med dette fartøi foretokes, i en rekke år fangstture til Ishavet og Spitsbergen. Således hadde fartøiet i 1834 med en overvintringsekspedisjon med husmaterialer og proviant. Da ekspedisjonen skulde avhentes neste sommer viste: det sig at samtlige var døde om vinteren, antakelig av skjørbug, da der var rikelig forsyning av mat og brensel. I disse år hadde byen en ishavsfåte på ca. 40 fartøier, hvorav dog de fleste var meget små. Nabobyen Hammerfest hadde allerede omkring år 1800 begynt fangst i Ishavet og ved Spitsbergen, men sendte ikke op mange fartøier årlig. I 1826 hadde Hammerfest 7 fangst-fartøier ute, og senere har visstnok Tromsø alltid hatt større fangstflåte enn Hammerfest.

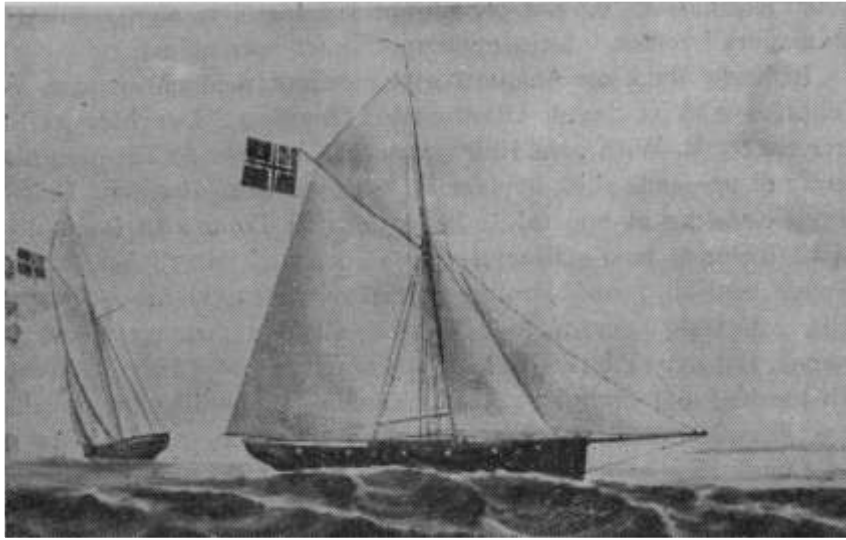
I «Tromsø Tidende» klages der i desember 1838 over at fangsten drives så hensynsløst at dyrebestanden på Spitsbergen vil bli utryddet. Fangsten blev også litet lønnsom idet hvalrossen nu nesten forsvant fra de gamle plasser ved Bjørnøya og Spitsbergens, syd og vestkyst. I 1836 sees anvendt not på Spitsbergen til fangst av hvitfisk.

Tromsø fangstflåte benyttedes delvis også til håkjerringfiske. Høsten 1840 blev der i Tromsø dannet et interessentskap for fangst

og håkjerringfiske og der blev kjøpt tre fartøier, men resultatet var magert hvorfor interessentskapet snart blev oppløst.

Rederne Mack og Aagaard gikk derimot med på en plan om å skaffe byen et fartøi til utenriks fraktfart. Det blev skibsfører Sivert R. With som fikk i oppdrag å bestille og tilse bygningen av et passende skib, hvorfor S. With reiste til Bremen. Reisen foregikk således at han fulgte båtposten fra Tromsø til Bodø, derfra til Brønnøy med seilfartøi (jekt), derfra i båt til Velfjorden, så over land til Trondhjem og videre sørover med hesteskyss til en by i Østfold, derfra skibsløilighet til Danmark og videre til Bremen. Det nye skib fikk navnet «Polarstjernen» og blev det første skib nordnfor Trondhjem, som anvendtes til almindelig utenriks fart. Fartøiet var drektig 41 kommerselster, og var således et litet fartøi, men med dette fartøi seilte With i noen år på Middelhavet samt mellom Tromsø og byene i Nord-Tyskland og Danmark, samt Holland. Med dette fartøi reiste Tromsøkjøpmennene utenlands, uten å avskrekkes av at der delvis var ubehagelig lukt fra ladningen og bunnvannet. Seilskibsfarten herfra tiltok betydelig i de følgende år. Således hadde vår by omkring 1860 over et dusin skonnerter og brigger samt et barkskib i utenriks fart. Samtidig var der omkring 24 fartøier som kun anvendtes til fiske og fangst ved Nordisen og Spitsbergen m. v. I mars 1838 gikk det første postdampskib fra Trondhjem til Tromsø. Det var trøskibet «Prins Gustav» på 215 tons drektighet. Fartøiet brukte en måned til denne første tur. Denne rutebåt gikk i mars og april bare til Tromsø, senere til Hammerfest, og når september måned var gått stanset all dampskibsfart på Nord-Norge. Det var således en stor begivenhet når det første dampskib kom om våren og en vemodig avskjed blev tatt når det om høsten forlot byen for å bli borte omkring et halvt år. Fra 1851 blev der to dampskibe og ruten blev nu fjortendaglig. Neste år blev et tredje skib «Nidelven» også satt inn i ruten om våren. I vinterhalvåret var der som tidligere ingen dampskibsfart før flere år senere.

Man fant det dengang å være aldeles i sin orden at disse skibe opretholdt farten bare i en begrenset tid av året, og likeledes at skibene lot ankret falle utpå ettermiddagen ved tussmørkets frembrudd. Det fortelles således at da en åttring engang kom seilende til byen i en storm, spurte man høvedsmannen om han



ikke hadde sett noe til postskibet, svarte han: «Han va 'kje veite nokken damp på fjorden ida». — Det var dengang fornærmelig å foreslå at postskibet skulde medta tran eller tørrfiskbunter, og var sjefen tilkøis måtte man gå meget forsiktig for ikke å forstyrre.

Det er således her foregått en stor utvikling på kommunikasjonsvesenets område, særlig efter at man fikk hurtigruter, således vil en reise som fra Kristiania til Tromsø eller omvendt som i 1839 tok omkring 1 måned nu kunne foretas på knapt 3 døgn, og på komfortabelt utstyrte skibe.

Men vi vil vende oss til skibsfarten fra vår by og omegn.

Som før nevnt hadde vår by en betydelig flåte av seilskibe, hvorav dog særlig ishavsflåten bestod av meget små fartøier.

Efter 1860 har visstnok vår utenriksfart gått tilbake, således at der ikke var noen fart på utlandet, av betydning, efter 1880.

Derimot har ishavsfarten ikke gått tilbake i den tid. I oktober 1878 leses i «Tromsø Stiftstidende»: Til fangst på Ishavet og ved Novaja Zemlja har i inneværende år vært utrustet herfra byen ialt 33 fartøier, med en besetning av 144 mann og samlet drektighet av 1086 tons. Av disse har 10 utelukkende drevet fangst av torsk eller håkjerring og med et utbytte av 508 tønner

lever (håkjerringlever) som à 18 kr. pr. tønne gir kr. 9.144, 113,6 store tusinde torsk à kr. 14 pr. 100 gir kr. 15.904,00, 554 tønner lever av samme à 12 kr. pr. tønne gir kr. 7.126.

Ved Novaja Zemlja har der kun vært to fartøier drektig 116 tons med 28 manns besetning, mens 23 fartøier har drevet fangst på (og ved) Spitsbergen efter trandyr og hjembragt derfra:

258 hvalros à kr. 48 = kr. 12.384; 2180 kobbe (sel) à kr. 12 kr. 26.160; 41 isbjørne à kr. 36 = kr. 1.476; 702 rensdyr à kr. 12 = kr. 8.424; 142 hvitfisk à kr. 64 = 9.088; 52 vog edderdun à kr. 48 = kr. 2.896. Den samlede verdi vil efter dette andrage til 120 204 kroner.

Av ovennevnte antall fartøier er dog 2 hjemmehørende i Stavanger, 1 i Romsdalen, 1 i Bergen og 1 i Hardanger, tilsammen drektige 176 tons med 35 manns besetning. 2 fartøier har solgt endel av sin fiskefangst ved Spitsbergen til fartøier fra Kristiansund. Intet forlis har dette år funnet sted».

Samme blad forteller at skipper I. N. Isaksen det samme år blev antastet av røvere ved Novaja Zemlja og fratatt sine remingtonrifler og mestedelen av sin ammunisjon. Han har selv meddelt at han uten vanskelighet kunde ha nedskutt røverne, før de kom ombord, men han mente ikke at det var i ond hensikt de kom og siden vilde han ikke heller, idet han ikke syntes at det var forsvarlig å drepe et helt mannskap for å redde geværene.

Her må nevnes noen av de opdagelser som blev utført av skippere fra Tromsø i siste halvdel av forrige århundrede.

I 1859 var Elling Karisen som førte briggen «Jan Mayn» samt den senere så kjente ishavsmann Sivert Tobiesen oppe ved Kong Karls land, ca. 8' fra samme. Formentlig er dette det samme land som i 1617 var sett av englenderen Edge og som da blev kalt Wilkes land. 1860 blev Heley sund gjennomseilet, efter at samme sund ikke hadde været avlagt i kartene i 200 år. 1863 seilte skipper E. Karlsen rundt Nordostlandet, og var således den første som seilte rundt Spitsbergenøgruppen. På denne reise så han det av englenderen Giles (i 1707) nevnte land Giles land. Av Nordenskjöld kalles landet Svedish foreland. Denne ø er i de følgende år besøkt av Tromsø-skipperne Nilssen og Johnsen. Den siste opgir endog at han skjød ren på øen. 1864 forliste 3 fartøier fra Tromsø på østsiden av Spitsbergen, nemlig skonnert «Æolus», skipper Tobiesen,

jagt «Ane Elisabeth», skipper Mattillas, og jagt «Danoline», skipper Aarstrøm. Fartøiene blev fast på østsiden av Nordostlandet og blev forlatt av besetningene, som med fangstbåtene søkte vestover rundt nordsiden av det såkalte «Gammelspitsbergen», og under store strabasser kom til Forlandssundet og Isefjord, hvor der fantes fartøier som de kom hjem med. Skipper Mattillas døde under overvintring 1873 på nordsiden av Spitsbergen. Tobiesen døde samme vinter på Novaja Zemlja. Mathillas fartøi var et av de 6 som blev fast i isen ved Gråhuk høsten 1872. To av de nevnte fartøier kom senere løs av pakkisen, og seilte med endel av de forliste mannskaper hjem i november, efter at der først var gjort forsøk på å avhente de 17 mann som tidligere hadde reist med båtene til Cap Tordsen i Isefjorden. På dette sted var der brukbare huse og dessuten nedlagt et betydelig depot av proviant m. v. De 17 mann som overvintret i husene døde alle i vinterens løp av skjørbuk. Der var fra Norge utsendt et dampskib, nemlig selfangeren «Albert», for å undsette de forliste, men fartøiet måtte gjøre venderreise ved Bjørnøya på grunn av mørke og fare for nedisning. Dette foregikk i november, på samme tid som den lille jagt «Pepita» med 21 mann ombord, samt en skøite med 17 mann seilte fra Spitsbergen og hjem. På hjemreisen slapp disse fartøier op for drikkevann og brensel, men smeltet sne fra dekket og seilene og kom hjem i begynnelsen av desember, temmelig medtatt på skrog og rigg av den farlige reise. Der blev senere atter utrustet et seilfartøi, slupp «Isbjørnen», men den blev først ferdig henimot jul og måtte vende om. Den førtes av den erfarne skipper Johan Kjeldsen herfra. Som før nevnt døde skipper Mathillas under overvintring dette år idet han ikke vilde forlate sitt fartøi, som var blandt de som blev fast i pakkisen om høsten.

Fra 1860 og fremover begynte ishavsfarten å få større betydning for den geografiske forskning, idet skipperne stadig søkte så langt mot nord, som isforholdene tillot dem å komme. På disse turer blev oftere besøkt ukjente farvann og opdaget polarøer, som blev beskrevet og tildels kartlagt. Men det var primitive hjelpemidler og en meget knapp tid som kunde avsees til sådanne arbeider. For hvad der herved blev vunnet, skal både redere og skipper ha æren. Ved redernes tillit til sine skipper vokste også

skippernes selvtillit. De teoretiske kunnskaper var det ikke alltid så rart bevendt med, men interessen for opdagelser hadde de, selvom en heldig fangst jo var reisens hovedformål. I denne forbindelse finner vi å burde nevne adjunkt K. Pettersen, som en tid var tollkasserer i Tromsø. Han opmuntret skipperne til fortsatte undersøkelser og skrev om hvad der var gjort, hvorved endel verdifulle opplysninger er blitt bevart for senere slekter. Her bør også nevnes at man har grunn til å tro, at Frantz Josefs land blev først besøkt av Hammerfest-skipperne Rønbeck og Aidijärvi i årene 1865 til 1868. Noen historisk sikkerhet kan man vel vanskelig få nu, idet de nevnte skipperne nu forlengst er død, og likeså de mannskaper som reiste med på de nevnte ture.

Under de lange vintre sluttet skipperne sig sammen til drøftelse av spørsmål av felles interesse, og det blev snart et almindelig ønske å danne en forening til å arbeide for felles interesser, såvel av hensyn til fangst og fangstplasser, som også for forbedringer ved karter og andre hjelpemidler for sikrere navigasjon, på vår kyst og Ishavet.

Den 30. januar 1879 blev endelig dannet en forening som fikk navn av Tromsø Skipperforening. Statutter blev fremlagt og vedtatt og der blev valgt en bestyrelse bestående av skibsfører O. Albrethson, formann, skibsfører W. Holmboe, samt skipperne L. Nilsen og A. Jensen og navigasjonslærer I. C. Hansen. Foreningens love har i de forløpne 50 år vært brukt omtrent uten forandringer, dog med undtakelse av kontingentens størrelse samt et par små endringer vesentlig av hensyn til valg m. v.

Foreningers medlemstall var til å begynne med omkring 40, og har i de halvhundrede år foreningen nu har bestått variert mellem 19 og 97 medlemmer. Medlemstallet er ved utgangen av 1928 75 hvorav 2 æresmedlemmer. Foreningen har nu kun et medlem som var med ved stiftelsen av foreningen i 1879 og som fremdeles er medlem — nu æresmedlem — nemlig den gamle velkjente ishavsveteran, skipper M. A. Johnsen.

Foreningen har i de forløpne år behandlet og arbeidet med en lang rekke saker av betydning for fangstfart, samt også til ophjelp av sjønæring og fiske, likesom også fyrbelysningen og oppmerksomheten av vår kyst har foranlediget en rekke henvendelser fra vår forening til våre sjøfartsmyndigheter.

I 1883 blev der av skipperforeningen oprettet en sjømanns-understøttelseskasse, som har sine egne love og bestyrelse, men som i saker av stor betydning kan forelegge spørsmålene for skipperforeningen. Denne kasse har vært av stor betydning for gamle utslitte og arbeidsudyktige sjøfolk og enker efter sjømenn. Kassen har nu et fast fond på kr. 21 000, hvorav utdeles renter og likeså de i årets løp innkomne bidrag til kassen. I de siste år har der vært utdelt optil 2 1/2 tusen årlig. Den betydeligste utdeling foregår i midten av desember, men også til andre tider av året blir der foretatt utdeling av bidrag ved inntreffende dødsfall eller forlis.

Skipperforeningen har hatt flere store saker under arbeide og til uttalelse, og noen av disse vil bli kortelig nevnt senere i nærværende hefte.

For året 1885 har vi endel statistiske opgaver over deltakelsen i ishavsfangsten herfra stedet. Fra de 3 nordligste fylker er opgitt å ha deltatt 41 fartøi med 453 manns besetninger. Av disse fartøier hørte noe over halvdelen hjemme i Tromsø. Fangsten for de nordnorske fartøiers vedkommende er opgitt til 9858 sel, 727 hvalros, 177 hvitfisk, 92 isbjørn, 427 rensdyr og 890 kg. urensset dun. I det ovenfor angivne antall sel er medtatt storkobbe og de forskjellige selarter. Der mangler opgave over utbytte av håkjerringfisket.

Fra Tromsø er der opgitt i nevnte år å ha deltatt følgende fartøier: Skonnert «Andenes», galeasene «Villiam», fører Georg A. Sørensen, «Håbet» 63 n. tons, fører Ole Næssø.

Jakterne «Bjona», fører M. A. Johnsen, «Diana», 25 n. tons, fører Andr. Jensen, «Cisilie Malene», 35 t. fører M. Arnesen, «Elida» 35 t., fører Ludv. Sebulonsen, «Hvidfisken», 54 t., fører Morten A. Ingebrigtsen, «Moderen», fører Ole Mæhle, «Tromsdals-tinden», 42 t. I. N. Isaksen, «Tora den blide», 56 t., Ole Sevaldsen, «Bertitine» 50 t., Nils Johnsen, «Gjøa» 62 t., Hans C. Johannessen, «Olivia» 34 t. Hans Beck, «Fidentia» Gregus Larssen, samt efternevnte hvor man ikke har opplysning om førere. Jaktene «Marie», «Aurora», «Engeline», «Lykkens prøve», «Anna», «Ane Karine», sluppene «Elieser» 26 tons, fører Hemming Andresen, «Isbjørnen» samt «Søvig», 23 tons, fører Jens O. Stenbro, og «Lille Johan».

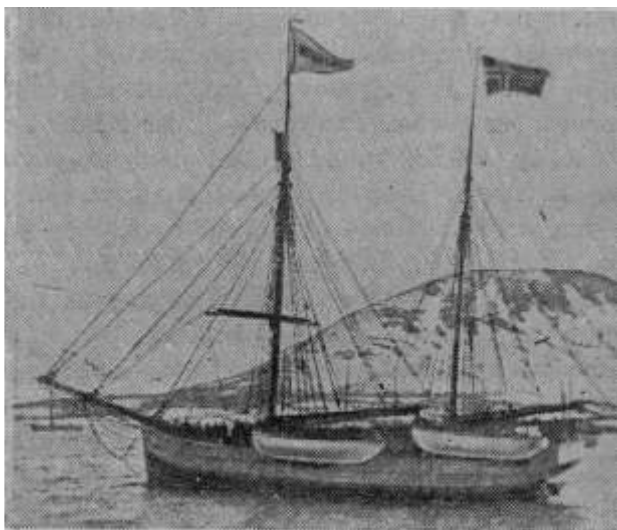
Gjennemsnittsførtjenesten for fangstmennene i det nevnte år

blev — når kosten var betalt = kr. 108 pr. mann. Det heldigste fartøi det nevnte år hadde kr. 196,00 pr. mann, mens der for den uheldigste vistnok ikke blev noen nettofortjeneste for fangstmennene.

For årene fra 1880 til 1905 har den almindelige fangstpart gjennomsnittlig pr. år variert fra kr. 80.00 til kr. 150.00 pr. fangstmann.

Vi har medtatt denne redegjørelse for fangstutbytte m. v. idet dette er et av de første år hvor der finnes opplysninger om disse forhold, som kan illustrere ishavsfangsten herfra i eldre tid.

Til sammenligning skal her medtas noen opgaver for året 1895 som viser utviklingen. Som det vil sees benyttedes herfra kun mindre fartøier — seilfartøier — til ishavsfangsten.



Galeas «Rivalen»

Fra Nord-Norge opgis å ha deltatt 46 fartøier med 453 manns besetning. Av disse var omkring 30 fra Tromsø-distriktet, hvorav man har sikre opplysninger om følgende: Skonnert «Willem Barentz», fører Martin Eckroll (Overvintring på Storfjordens østside), galeas «Rivalen», 60 nettotonn, fører Hemming Andresen D/S «Skytten» (hvalfangst), fører M. A. Ingebrigtsen Jakter: «Grønland», 50 t., fører B. Pedersen, «Tromsdalstinden», 34 t.

skipper I. Chr. Isaksen, «Lykkens prøve», 36 t., Ludv. Sebulonsen, «Cesilie Malene», 35 t., fører M. Arnesen, «Spitsbergen», 36 t., fører Morten Isaksen, «Sønnernes prøve», fører Sivert Holstbø, «Bern-tine», 58 t., fører Nils Johnsen, «Hvidfisken», 54 t., fører Ingv. Svendsen, «Siggen», 30 t., fører Søren Kræmer, «Anna», fører Edvard Johannessen, «Anna», 24 t., fører Kristoffer Hansen, «Diana», 25 t., fører Harry Andersen, samt «Tora den blide», «Aurora».

For de ivrige fartøiers vedkommende savner man opplysninger. Det samlede fangstutbytte fra Nord-Norge er opgitt til 32 995 sel, 77 hvalros, 304 kvitfisk, 18 botlenoser, 147 bjørn, 594 rensdyr og 983 kg. dun. Disse fangster gav et gjennomsnittlig nettoutbytte av kr. 97.00 pr. fangstmann.

I spørsmål som angår ishavsforhold, har Våre myndigheter ofte rådført sig med skipperforeningen. Således er der ofte sendt undsetningsekspedisjoner til arktiske farvann, og til leder av så-danne ekspedisjoner er regelmessig benyttet ishavsskipper og erfarne mannskaper herfra. Således var der i 1899 i slutten av oktober sendt op til Isfjordmundingen dampskibet «Victoria», fører Søren Kræmer. Ekspedisjonens formål var å undersøke Daumannsøya, hvor tidligere hjemvendte skuters mannskaper påstod å ha hørt nødsrik, uten at disse hadde foretatt noen nær-mere undersøkelse av forholdet. «Victoria» var på turen begun-stiget av rolig vær, og turen gikk ganske heldig, skjønt det stadige mørke deroppe i høi grad vanskeliggjorde undersøkelsene. Der fantes dog ikke noe tegn til at mennesker hadde opholdt sig der om høsten på de steder som blev undersøkt. Efter et par døgns ophold på land og ved kysten, gikk fartøiet tilbake til Tromsø.

I 1901 blev dampskibet «Frithjof» om høsten i november, sendt op til Isfjorden for å undsette den gamle skipper Søren Sakariassen, som med den lille skøite «Petrell» hadde ligget ved Green Harbour på laksefiske om sommeren. Da skøiten ikke kom hjem om høsten i rimelig tid, blev man engstelig for Sakariassen og hans to kamerater, som man visste ikke hadde med de nødven-dige eksistensmidler for en overvintring. «Frithjof» førtes av den gamle erfarne skipper Johan Kjeldsen, med Hemming Andresen som styrmann. Forøvrig bestod mannskapet av eldre, vante skip-pere og harpunerer, som tidligere hadde stått mangelen dyst mot

storm og kulde deroppe. — Fartøiet fikk svær motvind med kulde og nedisning, så der blev stadig arbeidet med å få f jernet endel av isen, da fartøiet ellers vilde ha blitt for tungt lastet av isens vekt på dekket og riggen. Da fartøiet kom til Green Harbour fantes der i et hus noen skrevne linjer som meddelte, at de eftersøkte 3 mann var reist inn til Advent Bay. Da nu «Frithjof» kom til stedet fantes folkene i den turisthytte som Vesterålske dampskibsselskap hadde bygget et par år tidligere. Skøiten «Petrell» var drevet iland og mennene var i en meget vanskelig situasjon, da ekspedisjonen kom dit og reddet dem. De reddede kom så hjem til Tromsø i slutten av november.

Om skipperforeningens arbeide før 1901 har vi kun få opplysninger, idet de eldste protokoller er bortkommet under en flytting. I tiden 1902–1905 sees skipper Johannes Larsen å ha vært foreningens formann. I denne tid er foreningens medlemsantall gått frem fra 21 i 1901 til 45 i 1906.

Vi skal her nevne noen av de større saker som har vært behandlet i foreningens møter. I 1904 sees spørsmålet om rorkommandoen å ha vært oppe, og senere flere gange vært behandlet i de følgende år.

Ishavsfarerne herfra har alltid holdt på at rorkommandoen burde være «styrbord» og bagbord» i direkte betydning. — I 1904 blev den første ishavsassuranseforening for Tromsø stiftet. 1905 blev foreningen innmeldt i Sjømannsforeningenes fellesforening. I 1907 fremsattes forslag fra foreningen at det burde forbydes å anvende gift til fangst av dyr i polartraktene og Spitsbergen. — I 1905 valgtes Jens Øien som formann, 1906 havnefogd Davidsen, 1907 M. A. Johnsen, 1908 den samme og i 1909 Jens O. Stenbro. I 1910 valgtes Ingvald Svendsen som formann, en stilling som han siden har hatt.

Høsten 1907 blev dampskibet «Frithjof» sendt ut på en ekspedisjon for å søke eiter d/s «Laura». Besetningen bestod av følgende: Fører Johannes Larsen, styrmann Sigurd Stenersen, båtsmann Gregus Larsen, maskinistene E. Samuelsen og B. Isaksen, fyrbøterne J. F. Johannessen og E. M. Mortensen, matroser A. N. Lindqvist, A. Knudsen fra Romsdalen, Henry Andreassen, Theodor Pettersen, K. B. Pettersen og J. A. Nilssen, stuert Gerhard Krane

og kokk Johan Johannessen. Samtlige var fra Tromsø, undtagen matros Knudsen.

Ved et uheld påtraff fartøiet ikke «Laura», som var kommet løs av isen og seilt hjem samtidig som «Frithjof» kom op til isen. Da «Frithjof» nu fikk skade i en storm besluttet å vende hjem, men på hjemveien blev det atter storm av nordost, som drev fartøiet op mot Island, hvor det forliste ved Cap Langanes om morgenen den 5. oktober. Hele mannskapet omkom, med undtakelse av maskinist E. Samuelson, som reddet sig iland og fant frem til folk i meget medtatt tilstand. Ved denne katastrofe mistet vår by mange av sine dyktigste ishavsfolk, og dette må regnes som en av de største ulykker som har rammet ishavsfarerne herfra. Ved tragedien i Isefjord og på nordsiden av Spitsbergen vinteren 1872–73 døde visstnok 20 mann. I 1920, om våren, forulykket motorkutter «Olaf» med mannskap og passasjerer, på reise fra Bjørnøya til Tromsø, og i 1927 forulykket m/k. «Orlando II» i Vesterisen, hvorved hele mannskapet mistet livet.

I 1910 behandledes og vedtokes en henstilling til myndighetene om å forebygge at dyrebestanden på polarlandene blir utryddet ved rovfangst.

Ved samarbeide med poststyrelsen fikk man istand en ordning således at postskøiten mellom Norge og Spitsbergen om våren medtok post m. v. til de fartøier som kunde påtreffes på de første turer. Denne ordning viste sig i krigsårene å være av stor betydning for våre fangstfartøier i Barentshavet og ved Spitsbergen.

I krigsårene tjente ishavsrederne og mannskaper tildels betydelige summer, og dette gav støtet til at deltakelsen i fangstfart tiltok meget sterkt i årene 1916 til 1920. Ishavsdriften blev nu omlagt til motor- og maskindrevne farkoster. Det siste fangstfartøi som utelukkende benyttet seil som fremdriftsmiddel var jakt «Siggen», som deltok i fangst til og med 1921.

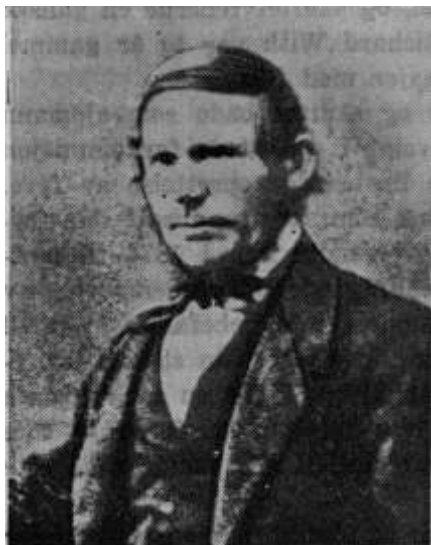
Efter år 1920 har de økonomiske forhold for fangstrederne vært meget usikre. De under krigen med sine høie priser innkjøpte kostbare farkoster og redskaper, samt vedvarende svære innkjøpspriser på olje og utrustning til fangstturene, har gjort ishavsfangsten til en ganske usikker forretning for rederier og fangstfolk.

Et annet forhold som har hatt stor innflydelse for selfangsters er Sovjetregjeringens forbud mot fangst ved Hvitehavets munding for utenlandske fangstskibe, når disse ikke på forhånd hadde sikret sig leide av de russiske myndigheter. Retten til å fange på det omstridte farvann har således blitt erhvervet mot en betydelig kontantsum, for hver fangstsesong. — Sterk strømsetning og derav følgende isskruning har vært årsak til at et betydelig antall fangstfartøier hvert år er forlist på fangstfeltene i Hvitehavet.

Skipperforeningen har søkt — ved samarbeide med selfangergruppen i Ålesund — å få såvidt rimelige betingelser for deltakelse i fangsten i Hvitehavet som mulig.

I lovgivningen vedrørende eiendomsrett samt fangstflorhold på Spitsbergen og Bjørnøya, har foreningen ved flere leiligheter avgitt uttalelser. Ved skriftlige og muntlige henvendelser til våre myndigheter, stortingsmenn herfra, samt til fiskeridirektøren, har foreningen foreslått og forsøkt å få istand forbedringer av fyrbelysning og opmerkning av farvannene samt forbedringer vedrørende utstyr og livsforholdene på fiske- og fangstfartøier fra vår landsdel.

TROMSØ BYS FØRSTE SKIPPERBORGER SIVERT REGNOR WITH



var født den 7. mai 1810. Hans far var skipper, senere losoldermann i Trondhjem, Sivert Haandorf With, som i en årrekke førte skib på utlandet, således i noen år den russiske fregatt «Patrioten» som blev tatt som god prise i Vestfjorden av kaperskibet «Tordenskjold». Allerede som ung gutt medfulgte Sivert sin far på de lange reiser, og blev således i en ung alder fullbefaren sjømann. Knap 23 år gammel blev han i 1833 overdratt føreritillingen på skonnert «Aleksander» som var innkjøpt fra Russland, og var det første fartøi fra

Tromsø som vites anvendt i fart på utlandet. Med dette fartøi seilte S. R. With i 7 år på fangst i Ishavet. På en av disse reiser kom han — ifølge skibsjournalen — helt op til 83° n. br.

S. R. With var en kraftig og initiativrik mann. Således var han i 1840 med på at danne et selskap i Tromsø, hvis formål var å drive håkjerringfangst langs kysten utenfor Lofoten og nordover. I den anledning reiste han sydover og kjøpte 3 fartøier for interessentskapet.

Han fikk likeledes rederne Mack og Aagaard med på planen om anskaffelse av et skib for utenriks fart. Med det spesielle oppdrag å bestille og tilse bygningen av et passende skib, drog han den ved de tider lange og besværlige vei helt ned til Bremen. Det nye skib fikk navnet «Polarstjernen» og var bestemt til utenriks fart. Det var visstnok den første skute hjemmehørende nordfor Trondhjem som var bygget for utenriks fart. Fartøiet, en skonnert, var bare 41 kommercelester og med denne lille skute foretok With i noen år turer helt ned på Middelhavet, og derefter

regelmessige turer på Hamburg, Bremen Rotterdam og Archangel. Med «Polarstjernene» gjorde Tromsøkjøpmennene sine utenlandsreiser, og som regel medfulgte en 4 å 5 kjøpmenn hver tur. Skibet gjorde hvert år 3 turer til Hamburg eller Bremen og Rotterdam og en tur til Archangel, og skaffet rederne en ganske god fortjeneste. — Da sønnen Richard With var to år gammel medfulgte han sin far som passasjer med fartøiet.

Sivert With var høit ansett og skattet både som sjømann og borger. Han blev bl. a. innvalgt i den store fyrkommisjon som i sin tid utvalgte steder på kysten for opprettelse av fyre. Selv blev With da han sluttet å fare som skipper, ansatt som forvalter av Andenes fyr. Herfra oversendte han i 1874 til amtmannen i Nordland, det første andragende om undersøkelse av Andenes havn, hvilket med kommunestyrets anbefaling ledet til det store moloanlegg der — et foretagende av den største betydning for fiskerflåten. Endelig var Sivert With en av stifterne av Vesterålens dampskibsselskap, idet han var den første — som efter henvendelse fra sønnen Richard i 1881 gav planen sin støtte og anbefaling.

Sivert R. With døde i sitt 89. år og blev begravet i Molde, hvor han tilbragte sine siste leveår.

RICHARD WITH

er født i Tromsø 18. september 1846 og er sønn av Tromsø by's første skipperborger Sivert Regnor With. Allerede 8 måneder gammel reiste han med farens fartøi til Rotterdam. Efter at han hadde fått sin utdannelse ved «Tromsø lærde skole» gikk han tilsjøss. Det var i seilskibenes tid han reiste og livet ombord bød nok tildels på betydelig avveksling, men hadde nok også sine mindre behagelige sider for en ungdom med såpas skoleutdannelse. Hans første tur som styrmann bestod mannskapet av 11 mann, hvorav 1 tysker, 1 russer og 8 finner hvorav blott 3 kunde snakke noe svensk.

Richard With reiste noen år i utenriks fart hvorpå han kom tilbake og nu bosatte sig som handelsmann i Risøysund i Vesterålen. I 1880 begynte With å arbeide for å få istand et Vesterålens dampskibsselskap, og dets første skib «Vesterålen» blev innkjøpt i 1881. Dette fartøi førte så With i noen år i vanlig fraktfart på

kysten. Så begynte With å arbeide for å få istand en hurtigrute mellom Trondhjem—Tromsø—Hammerfest.

Tross megen kritikk og forestillinger fra flere hold om det umulige i å kunne holde en slik hurtigrute igang om vinteren, uten å få altfor store forlis og forsinkelser, fikk dog With Stortinget til å bevilge et statstilskudd til postbefordringen med hurtigruten, og den 2. juli 1893 gikk «Vesterålen» sin første hurtigrutetur fra Trondhjem. Omkring 1 1/2 år førte With hurtigruten og beviste at det gikk an



å holde skibet i rute praktisk talt hele året, uten vesentlig forsinkelse, selv i det værste vær. Han vites heller ikke å ha hatt et eneste uheld i denne tid.

Så begynte With å arbeide for opmudring av Risøysundet i Vesterålen. Også dette lykkedes å få igjennem, selvom arbeidet tok nokså mange år før det kunde avsluttes. Det var kanskje Withs stolteste dag, da han den 25. juni 1922 stod ved rattet ombord i hurtigruteskibet «Finmarken» med kongen ombord og i spissen for en flåte av flaggsmykkede dampskibe og motorfartøier seilte gjennom Risøysundet som denne dag offisielt blev åpnet for almindelig ferdsel. Som direktør i Vesterålske var With med og opprettet turistrute på Spitsbergen og fikk bygget turisthytte i Advent Bay.

Turistruten blev underholdt i et par måneder fra 1896 til 1899, og gav støtet til at Spitsbergen blev nærmere undersøkt. Interessen for stenkull-leiene blev vakt. — I 1909 gikk With av som direktør for V. D. S. som nu var vokset til et stort dampskibsrederi med fartøier for såvel rute og passasjerfart som også godsrouteskib på kysten. At With var avholdt fremgår av at kolleger og offiserer i Vesterålske ved hans fratreden forærte ham et vakkert og kostbart album ledsaget av følgende lille dikt:

«Dristig, driftig, djerv i dåd derfor sjømannslivet drog dig,
Skarpsynt, fremsynt, rik på råd derfor vi til høvding tok dig,
Gjennom Nordlands vinternatt lyste vesle hvite skuten.
Den bedrift har merker satt: Nordlands fremtid – hurtigruten
Richard With, ditt navn ombord oss skal mane dig å ligne.
Sjømenn har ei mange ord. Ta vår takk og Gud dig signe».

Et annet tiltak som kanskje i vesentlig grad skyldes With's initiativ, er opprettelsen av Den Norske Amerikalinje. I 1909 var With en tur over i Amerika for å få interessert amerikanske forrethinsrøenn i sin plan. Og det gikk bra. Høsten 1910 blev der holdt konstituerende møte og R. With blev innvalgt i selskapets direksjon som nestformann, og blev i direksjonen til 1913.

R. With har nu trukket sig tilbake til privatlivet og bor i Oslo.

Der hviler en egen stemning over Richard With's harmoniske og hyggelige hjem i Oslo. Veggene er dekket med malerier fra sjø og strand, – Her bør også med noen ord minnes hans hustru Augusta, født Vennberg, en søster av avdøde lensmann Vennberg. Denne kvinne har nu i omkring 50 år stått ved sin manns side. Begge har ved sin elskverdighet og sitt rettlinjede vesen skaffet sig mange venner. Beskjedne og liketil er det en glede å få anledning til å besøke det hyggelige hjem.

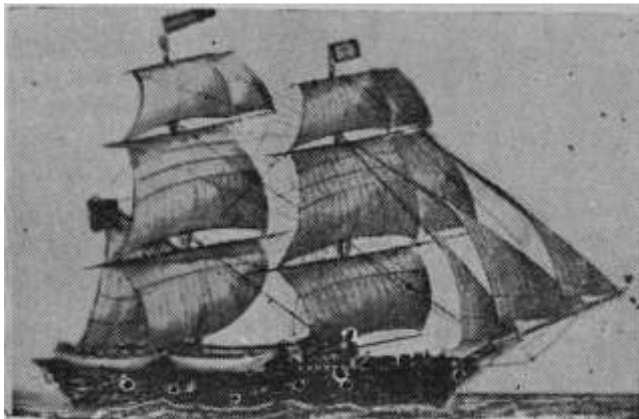
SIVERT KRISTIAN TOBIESEN

var født i Tromsø 23. juni 1821. Da han var 11 år gammel reiste han som kokk med opmålingsskonnerten «Elida». 13 år gammel reiste han som kokk med skonnert «Aleksander», skipper With, da denne i 1834 førte en overvintringsekspedisjon, 7 mann, fra Tromsø til Spitsbergen. Samtlige disse døde under overvintringen på Bjørnøya. Etter at han var konfirmert i 1834 tok han fatt på farens håndverk og utdannet sig som bødker. Etter hans foreldres død flyttet han til Hammerfest. Da forretningen der blev ulønnsom reiste han i 1849 til Hamburg. Senere reiste han til Amerika og derfra flere år med amerikanske fartøier og hvalfangere.

Sommeren 1854 kom han tilbake til Tromsø. Han vilde nu hente hustru og barn over til Amerika, men da hustruen manglet lyst å reise, slo han sig atter ned i Tromsø. – I 1859 reiste han

med Elling Karlsen på fangst. — Under Krimkrigen seilte han med et transportskip for den engelske flåte. — I 1861 kjøpte han skonnert «Æolus». Om høsten samme år, tok han last av sild, tran og fisk for å gå til Bergen, men fikk havari utenfor kysten og kom tilbake til Tromsø i midten av desember, hvorefter denne tur blev innstillet.

I 1862 var han med samme skib på fangst. — 1864 forliste hans fartøi på østkysten av Nordostlandet. To andre Tromsø-



Briggen «Jan Mayen»

skuter blev samtidig forlatt av sine mannskaper, som derpå med båtene søkte rundt nordenfor Vest-Spitsbergen og blev optatt i Isefjord og Forlandssundet den 30. august til 2. september.

I 1865 reiste Tobiesen med 7 mann til Bjørnøya og overvintret der. De kom alle hjem i god behold det følgende år, men fangsten var meget liten.

I 1866 kjøpte Tobiesen galeasen «Tanahorn» og gjorde flere ture med samme til og med 1869. I 1870 hadde nevnte galeas en ny fører, den forliste om våren i Vardø. — I 1870 førte Tobiesen jakt «Freya». I 1871 likeså. Begge disse år fangedes ved Novaja Semlja og Karahavet.

I 1872 seilte Tobiesen op til nordkysten av Novaja Semlja hvor hans jakt blev fast i isen. 7 av mannskapet forlot da fartøiet den 1. oktober for ved båtreiser å søke å nå til fartøier eller samojeder. Tobiesen, hans sønn Jakob, samt bestmann og kokk overvintret ombord i fartøiet, men utpå våren 1873 døde Tobiesen

og hans sønn av skjørbuk. — Jakob Tobiesen var født i 1855 og var således ved sin død knapt 18 år.

Tobiesen har innlagt sig store fortjenester ved på sine reiser å legge merke til og gi meddelelse om sine iakttagelser i de arktiske egne. Således kom han i 1871 på en reise langs isen fra Novaja Semlja vestover op til en bredde av 79 grader og trodde der å se land mot nord, men uten å kunne få visshet, da tåken satte inn. Det er ikke usannsynlig at han har vært i synsvidde av Frantz Josefs land, som dengang var ukjent for Tromsøskipperne, mens det er påstått at Hammerfest-skipperne hadde opdaget og drevet fangst ved disse øer 5 à 6 år tidligere.

De 7 mann av mannskapet som forlot Tobiesens fartøi for å opsoke folk iland var: Henrik Nilsen, Ole Andr. Olsen, Aksel Henriksen, Amandus Hanssen, Nils Andr. Foksen, Lars Larssen og Johan Andersson. Fra fartøiet fikk de med 14 skibskavringer hver, og 6 esker fyrstikker, 2 geværer med ammunisjon, 1 kikkert, kaffekjel og gryte samt litt klær, foruten hvad de hadde på. Efter store strabasser og efter at de hadde rodd og delvis trukket båten over isen over 400 kilometer = 216' fant de et par små jakthytter hvor de slog sig ned i omkring 3 uker, skjønt der intet fantes av mat eller annet nyttig i husene. De skjøt der noen rener, men da der ikke var mere fangst å finne forlot de husene og trakk videre sydover. Det sjette døgn døde en av dem, Amandus Hanssen, og blev nedgravet i sneen. 2 dager senere nådde 4 av dem frem til en samojedfamilje som tok vel imot dem og hvor de bodde inntil våren. De to menn som bar geværene kom bort fra de andre i snefokket og kom tilsist tilbake til den forlatte fangsthytte, hvor de opholdt livet til i april. I den tid skjøt de 11 ren og en bjørn, så de ikke led hungersnød. De gikk da sydover og kom efter nogen dagers forløp til de samme samojeder hvor deres 4 kamerater hadde ophold og også de blev vel mottatt. I midten av juni fortsatte alle sydover, med undtakelse av Andersson, som foretrakk å bo hos samojedene inntil der blev anledning til å komme hjem uten så store strabaser. Efter nogen dagers vandring hvor de trakk en halv båt med sig på isen kom de til andre samojeder, som hadde tamren hvormed de blev skyssset sydover inntil de fant skibisleilighet hjem. Her blev en annen av de skibbrudne, Lars Larssen, igjen hos samojedene.

ELLING KARLSEN

var født i Tromsø 1819. Sin første ishavstur gjorde han i 1843. Han tok styrmannseksamen 1848. I 1851 førte Karlsen skonnert «Nordpolen» av Tromsø i utenriksfart, og kom tilbake i 1853. 1855 blev Karlsen fører av briggen «Jan Mayn» med hvilken han seilte i utenriks fart til 1860. 1863 og 1864 førte han fartøiet på fangst. Sistnevnte år forliste fartøiet ved Hekkingen (ved Malangen). Deretter førte Karlsen i endel år slupp «Solid» og drev fangst for det vesentligste i Østisen og Karahavet. I 1871 opdaget han levningene av det



hus som av hollenderen Barents og hans mannskap var benyttet til overvintring 1696–97. Fra husets ruiner blev opsamlet og medtatt endel verdifulle karter m. m. fra den nevnte hollandske ekspedisjon. I det Kariske hav foretok Karlsen mange reiser og gjorde flere opdagelser. I 1871 blev Karlsen forhyret som los med den av Payer og Weyprecht utrustede ekspedisjon med dampskibet «Admiral Tegethoff». — I 1879 blev Karlsen fyrvokter på Skroven fyr.

Elling Karlsen var en foregangsmann, der har gjort flere betydningsfulle reiser med verdifulle opdagelser, særlig ved Spitsbergen og i det Kariske hav. Karlsen var den første som seilte rundt Spitsbergenøygruppen.

Elling Karlsen døde i Tromsø i 1900.

ANDREAS JENSEN



var født i Saltdalen 11. mai 1844. Hans foreldre var gårdbruker Jens Andersen Os og hustru. Andreas Jensen blev gift 31. mars 1873 med Ingeborg Birgitte, født Nilsen. Ved den tid han blev gift flyttet han til Tromsø og førte i mange år fartøi fra Tromsø på fangst, således jakten «Diana» fra 1881 til omkring 1890, og hadde i denne tid heldige fangstår. Jensen var en av skipperforeningens stiftere og medlem av den første bestyrelse. Etter at Jensen hadde sluttet som ishavsskipper, begynte han fiskeforretning i Gamvik i Finn-

mark. — Jensen hadde to barn: datteren Anna, som er gift med en ingeniør Tanner og bor i Amerika, og datteren Jenny, som er ansatt ved telegraphen i Tromsø.

Andreas Jensen døde i juni 1904.

HEMMING ADRIAN ANDRESEN

født på Stakkevold i Tromsøysund, 7. mars 1849. Hans foreldre var Andreas Krane Andresen og hustru Hanna, f. Hemmingsen. Som ung reiste Andresen nogen år som jeger og fangstmann i havdistriktene utenfor Troms fylke og tildels i Vesterålen. Omkring 1870 begynte Andresen som harpuner på Ishavet. I 1872 førte Andresen skøiten «Svanen» og blev med dette fartøi fast sammen med flere andre ved Gråhuk på Spitsbergen. Da to av de andre fartøier kom løs av isen i begynnelsen av november, gikk Andresen ombord i den lille jakt «Pepita» sammen med noen andre mannskaper.

Etter flere forsøk på å krysse inn Icefjorden i midten av november for å hente de mannskaper som tidligere hadde forlatt fartøiene

på nordsiden, hvilke mannskaper nu lå i husene på Kap Thorsen, — måtte det opgis på grunn av frostrøk, mørke og østlig kuling. De to fartøier seilte da hjem, og kom efter en svært stormfull og farlig reise til den norske kyst i slutten av november. Blandt annet var drikkevannet sluppet op, men mannskapene hadde samlet sne fra seilene og dekket til å smelte for å slukke tørsten. Der manglet også brensel, og fartøiene var temmelig havarert både på skrog og rigg da de kom til Tromsø i begynnelsen av



desember. Efter dette reiste Andresen i et par år som harpuner med fartøi tilhørende Johan Adrian fra Sandøyr i Balsfjord. Andresen kjøpte så sammen med sin bror Peder slupp «Elieser», og førte dette fartøi til 1887. Andresen kjøpte nu galeas «Rivalen» og førte dette fartøi på fangst til 1909. Andresen tok fast opphold i byen i de senere år. Andresen deltok i et par høstekspedisjoner til Spitsbergen, således med S/S «Victoria» for å søke efter mulig forliste folk der, i oktober måned, og i 1901 som styrmann med d/s «Frithjof», da dette fartøi hentet hjem Zakariassens ekspedisjon som hadde mistet sitt fartøi. Han reiste i flere år som islos og Spitsbergenlos med arktiske ekspedisjoner og turist-skibe.

Andresen var gift 13. april 1877 med Hanna, f. Johansen fra Håkøy i Tromsøysund og hadde i ekteskapet 2 gutter og 8 piker, hvorav 1 gutt og en pike er døde i en ung alder. 2 av døtrene lever nu i Amerika.

MAGNUS EDVIN ARNESEN



var født på gården Tomasjord i Tromsøysund den 14. januar 1846 og døde den 20. mai 1903. Gift med Anna Olufine, f. Røst, født 24. oktober 1845 og døde den 25. september 1927. Arnesen reiste i en ung alder tilsjøss. Etter å ha tatt styrmannseksamen reiste han med briggen «Polynia», som førtes av kaptein Albrecktsen. Arnesen førte senere skonnert «Polarstjernen» og i 1877–78 «Strømman» på Ishavet. Arnesen reiste som fører av skonnert «Norland» i 1879, sammen med dpsk. «Oskar Dickson», leiet av russeren Sibiriakoff til den før-

ste handelsekspedisjon til Jenisei. Forliste i 1880 i Karahavet, og måtte reise tilbake, først med renskyss over tundraene til Irkutsk og derfra med hesteskyss til Nisjni Nowgorod. Kom tilbake til Tromsø våren 1883. Arnesen kjøpte da jakten «Cesilie Malene» hvormed han drev ishavsfangst til 1897. Var så i noen år hos Petchora-selskapet som drev sagbruk i Oserko. I 1910 reiste Arnesen som islos med Baldevin Zieglers ekspedisjon til Frantz Josefs land med d/s «America».

Arnesen hadde flere anerkjendelser fra geografiske og videnskapsselskaptr for sine videnskapelige observasjoner og opdagelser i de arktiske farvann. Han var medlem av Tromsø skipperforening fra foreningens stiftelse i 1879 og til sin død i 1903. Arnesen var i en årrekke medlem av foreningens styre og dens sekretær.

Arnesen hadde i sitt ekteskap 7 barn, 5 sønner og 2 døtre. Tre av sønnerne: Henry, August og Wiktor er ishavsskipper og bor på sin fars gård Tomasjord.

SØREN ZAKARIASSEN

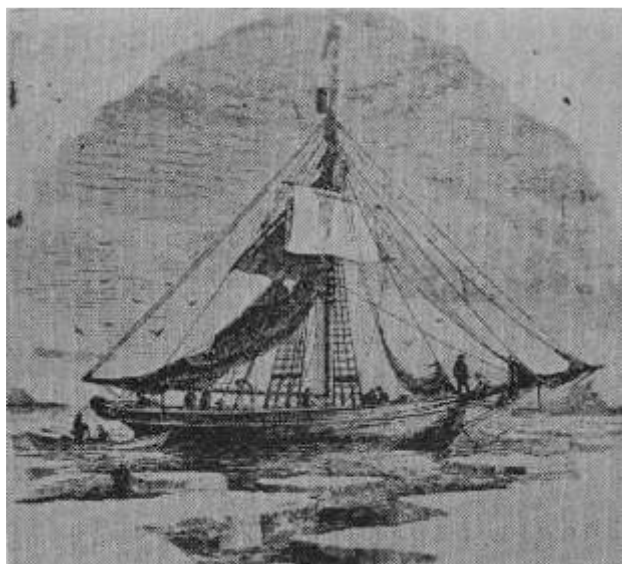


var født i Tromsø 18. september 1837. 17 år gammel begynte han å reise på Ishavet. Sin første tur gjorde han med skipper Mattillas. 25 år gammel førte han jakt «Haabet». Fra 1880 til 1900 førte han jakt «Gottfred». Kullfeltene på Cap Bohemann opdaget han i 1862. Han forliste det nevnte år med jakt «Prøven» i drivisen på Isefjord under en vestlig storm. Under opphold i Advent Bay hvor han ventet på å få skibsleilighet hjem, var han med båt over til Cap Bohemann hvor han opdaget stenkullene.

Av disse kull førte han hjem en ladning til Tromsø i 1899. Dette er utvilsomt den første ladning Spitsbergenkull som er hjemført til Tromsø. Året 1901 var Zakariassen på laksefiske på Spitsbergen med den lille skøite «Petrell», skøiten drev iland i Advent Bay om høsten i første halvdel av november. Zakariassen og hans kamerater blev avhentet der den 20. november av D/S «Frithjof» der førtes av skipper J. Kjeldsen og kom til Tromsø den 26. november. Fra 1902 reiste Zakariassen vesentlig som islos på Spitsbergen, således i 1913 med Staksruds undsetningsekspedisjon med selfangeren «Hertha». Zakariassen var av den type som la merke til alt som kunde være av videnskapelig eller praktisk nytte.

Zakariassen var gift 3 gange. Hans første hustru Serina døde efter et års ekteskap, og etterlot ingen barn. Zakariassens annen hustru Gurine Myhre fra Trondhjem døde efter 4 års ekteskap. I dette ekteskap hadde Zakariassen 3 barn, hvorav sønnen Sverdrup er kjent som ishavsskipper.

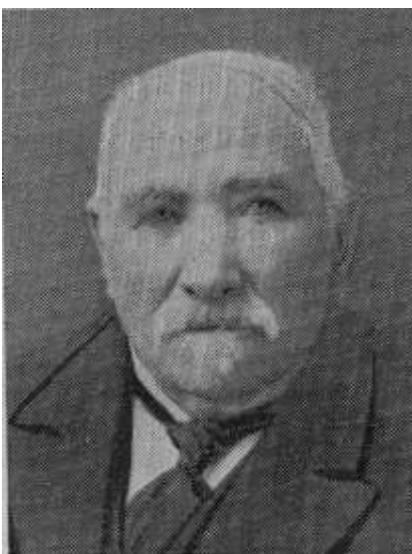
Zakariassens 3die hustru Johanna Myhre, var en søster av hans annen hustru. I dette ekteskap hadde Zakariassen 6 barn. Søren Zakariassen døde 18. september 1915.



Jakt «Proven» av Tromsø

JENS OLSEN STENBRO

f. 27. sept. 1846 i Støren prestegjeld av foreldre Ole Olsen, Stenbro og hustru Marit, f. Jenssen. Olsen gikk tilsjøss i 1865 og vendte efter 5 års forløp tilbake og kom hit til Tromsø i 1870. To år senere giftet han sig her med Thrine, født Eggen, og de har i deres ekteskap hatt 9 barn, 8 døtre og en sønn. Av barna lever nu 7, som alle er voksne og gifte. — I 1870 gjorde Olsen sin første reise på Ishavet med jakt «Hvidfisken», og fortsatte hermed i flere år på hvalros og hvitfiskfangst og delvis på håkjer-ringfiske til 1875, da han gjorde



sin første tur som skipper med jakt «Alfa» av Vardø. Olsen drev

i noen år torskefiske ved Spitsbergen dels som fører og tildels som kjentmann og bestmann med forskjellige fartøier, såsom skøite «Fiskeren», galeas «Skrefsrud» og jakt «Lille Johan», til 1883 da han kjøpte skøiten «Søvig», hvormed han drev fangst ved Spitsbergen til 1894. Fra 1895–1896 var fartøiet bortleiet til fangstture og forliste i Storfjord i 1896. 1897 begynte Olsen som islos og Spitsbergenlos, første år med D/S «Kvik» og året efter med D/S «Vågan» som var leiet av en italiensk prins, hvis mål det var å komme lengst mulig mot nord for å måle midnattsolens høide. Ekspedisjonen nådde op til 81°. I 1899 reiste Olsen som los med isbryteren. «Jermak», ført av admiral Makarow, og på denne tur nådde isbryteren op til 82° 35' n. br. Her blev dog baksisen så svær at selv «Jermak» måtte gi op. Fra Advent Bay gikk så det nevnte fartøi direkte til Newcastle. I 1902 reiste Olsen som islos med lystjakten «Zaphir», hjemmehørende i New-York, leiet av en engelsk hertug for en jakttur til Spitsbergen. I 1906 blev Olsen ansatt som fast islos med Bergenskes skibe i turistrute på Spitsbergen, og reiste hver sommer med disse til og med 1913, en tur hver sommer. Han har dessuten reist med andre skibe, såvel norske som utenlandske, og under verdenskrigen som islos med lasteskibe i kulltrafikken på Spitsbergen. Han har også senere reist som los til 1926, da han fyllte sitt 80de år. Olsen har på alle sine reiser vært meget heldig og ikke hatt et eneste uheld av betydning.

Både Olsen og hustruen lever fremdeles.

ADOLF BERNHARD MYHRE STENERSEN

var født 29. mars 1844 i Trondhjem. Han var opfostret hos L. Falck, Ibestad, fra han var 3 år gammel. I 12-års alderen begynte han å reise som fisker. I 1865 begynte han på fiske- og fangstture ved Bjørnøya og Spitsbergen. Sin egentlige drift på ishavsfangst begynte Stenersen i 1869. Omkring begynnelsen av 70-årene førte han i noen år jakten «Lyna. Senere førte han i noen år skøiten «Ambolina». Med denne lille skøite kom han



et år hjem, den 18. oktober, efter at han for å undgå å drive på land i en storm i Hornsund hadde kappet riggen. Da været bedaget sig litt blev masten atter opsatt og riggen ordnet, hvorefter han som foran nevnt seilte hjem, men han hadde en fæl tur hjemover, fortalte han selv. Efter «Ambolina» førte han jakt «Karoline» som han forliste i Solbergfjord om vinteren, på vei til Tromsø med sildlast. Stenersen kjøpte så slupp «Isbjørnen», som han førte 1 år, hvorefter han kjøpte jakten «Håbet» av skipper S. Zakariassen. Dette fartøi

forliste Stenersen 2 år senere på nordsiden av Spitsbergen. I 1891 kjøpte Stenersen jakt «Avanse» som han førte til han sluttet som fangstskipper, omkring 1895. — I 1899 var han islos med den russiske gradmålingsekspedisjons skib «Bakan», likeså i de følgende år til 1901. I de senere år reiste Stenersen som los med videnskapelige ekspedisjoner og turistskibe og fikk et meget kjent navn som en sjelden dyktig, fryktløs sjømann.

Stenersen blev gift i 1869 med Vilhelmine Marie, født By. Hun var født i Tromsø 1849. I deres ekteskap hadde de 8 barn, 4 gutter og 4 piker. En av pikene og to sønner døde i ung alder. En av sønnene, Sigurd, reiste som styrmann med d/s «Frithjof», da dette skib forliste ved Island og omkom ved fartøiets sørgelige forlis den 5. oktober 1907. En annen av sønnene har i en årrekke reist som fangstskipper og leder av overvintringsekspedisjoner. To av døtrene er gift og bor sydpå og en datter bor her i byen. Stenersen døde i 1922.

IVER CHRISTIAN HANSEN

var født i Stod prestegjeld, 7. mars 1825. Kom som ung mann til Helgeland og reiste i flere år i innenriksfart helt nordover til Vardø, begynte så i utenriksfart. I året 1862 tok han styrmannseksamen i Trondhjem. reiste derefter en kort tid utenriks som styrmann, og slo sig derefter ned i Tromsø, hvor han gav privat undervisning i navigasjon, inntil Hanssen i året 1866 blev ansatt som fast lærer ved den offentlige navigasjonsskole i Tromsø. Hanssen forblev nu i denne stilling helt til 1903, og har i dette tidsrum undervist



de fleste nulevende ishaysskipperer, særlig de eldre, og dessuten har et betydelig antall navigatører fra andre steder i Nord-Norge fått sin navigasjonsutdannelse hos ham.

Hanssen var gift i 1864 med Birgitte Sofie f. Jakobsen, og hadde i sitt ekteskap 7 døtre, hvorav nu tre lever, nemlig:

Enkefru tollkasserer Oscar Hanssen, som bor i Tromsø.

Fru Nitter, Oslo, samt lærerinne Emma Hanssen.

Iver C. Hanssen døde den 29. november 1908, nær 84 år.

JOHAN KJELDSSEN

født i 1844, gjorde sin første ishavstur i 1856. I 1871 førte Kjeldsen sluppen «Isbjørnen» som var leiet av Payer og Weyprecht. Det følgende år førte han samme fartøi, som nu var leiet av grev Wilzsek. I de følgende år var Kjeldsen på fangstture. Han har reist som fører og ishavslos for mange videnskapelige ekspedisjoner, og endel sportsselskaper har også besøkt polaregnene under Kjeldsens erfarne ledelse. I 1897 førte han d/s «Laura» og det følgende år d/s «Frithjof», med hvilket skib han førte Wellmanns ekspedisjon

til Frantz Josefsland. I 1899 var han med samme skib, leiet av den svenske zoolog Kolthoff. I 1901 reiste Kjeldsen med samme skib fra Tromsø den 10. november for å undsette og ta med hjem skipper S. Zakariassen, og dennes to kamerater som befryktedes forliste i Icefjord. På turen til Spitsbergen hadde fartøiet et svært uvær fra nord med kulde og nedisning, men gav ikke op, og den 20. november fant man de tre savnede i Advent Bay, i turisthytten der. Fartøiet var forlist og de tre var i en meget dårlig forfatning, idet de manglet proviant og utstyr til et vinterophold deroppe.



Efter å ha fått rie reddede ombord avgikk fartøiet, men holdt på å bli fast i den tykke issørpe på Isefjorden. De kom sig dog tilsist ut og kom hjem til Norge og ankret i Tromsø den 26. november. I 1905 førte Kjeldsen «Terra Nova», som var sendt til undsetning for amerikaneren Fialas ekspedisjon på Frantz Josefs land. Denne ekspedisjon hadde allerede om høsten mistet sitt fartøi, dampskibet «Amerika». Ekspedisjonens medlemmer blev tatt ombord i «Terra Nova» den 29. juli og følgende dager, og var tilbake i Tromsø den 29. august. I 1906 reiste Kjeldsen som islos med «Isle de France» og det følgende år med fyrsten av Monaco, «Princess Alice». I 1908 var Kjeldsen los med N. F. D. S. skib «Kong Harald» til Spitsbergen. — Kjeldsen var vidt kjent som en meget uforferdet og dyktig sjømann, med et enestående kjennskap til isforhold m. v. i de arktiske egne.

Kjeldsen førte den første overvintringsekspedisjon (østerrikere) til Jan Mayn, og fungerte som: los på nevnte tur.

Johan Kjeldsen døde i 1909.

ISAK NILS ISAKSEN

er født i Tromsø den 19. desember 1842. Han var gift med Eva, født Pettersen. De har følgende barn: døtrene Ida, Sofie og Gustava, samt sønnen P. Chr. Isaksen, der i en årrekke har vært ansatt i Troms fylkes dampskibsselskap og fremdeles fører et av selskapets passasjerbåter.

I. N. Isaksen begynte sin ishavsfart i 15 årsalderen. Fikk styrmannseksamen i Trondhjem 1864. Han var det nevnte år styrmann med skonnert «Aksel Thorsen» som var leiet av A. E. Nordenskiöld til en videnskape-



lig Spitsbergenekspedisjon. — I 1870 førte han skonnerten «Skjøn Valborg», som var leiet av grev Zeil og baron Henglu til en videnskapsekspedisjon til Spitsbergens østkyst, hvor særlig Edge land og Barents land blev undersøkt. I 1875 førte han jakt «Prøven», som var leiet av Nordenskiöld til Jenissei-ekspedisjon, og fartøiet nådde munningen av Jenissei, mens Nordenskiöld fortsatte opover floden med en liten robåt. «Prøven» returnerte til Tromsø om høsten, mens Nordenskiöld kom tilbake over land til Stockholm. Isaksen førte så «Prøven» på fangst i Hvitehavet og Novaja Semlja samt Kariske hav til 1885, da han forliste på vestkysten av Novaja Semlja. Fra 1886 til 1892 førte han jakt «Tromsdalstind». Han sluttet nu som fangstskipper og reiste i endel år som los med lastebåter såvel på Spitsbergen som på Sibiria. I 1892 var han med en større engelsk-russisk ekspedisjon til Jenissei hvor der foruten ham var 4 andre ishavsskipper som los. I 1896 var Isaksen los med André's ekspedisjon til Spitsbergen.

Isaksen døde på sin landeiendom «Broderskapet» på Tromsøen den 9. februar 1920.

LUDVIG BERNHARD SEBULONSEN



født 25. november 1846 i Andersdal i Ramfjord. Begynte å seile som kokk på bankfiske. Første ishavstur var i 1864 med jakt «Elise», de tre følgende år med jakt «Haabet» og som harpuner med sistnevnte fartøi de neste 6 år. I 1876–78 med forskjellige fartøier. I 1879 reiste han med slupp «Isbjørnen» som var leiet av engelske herrer. I 1883 førte Zebulonsen skonnert «Andenes» og i 1884 jakt «Elida», som han eiet endel i. Senere førte Zebulonsen «Lykkens prøve» som han hadde sammen med konsul A. Aagaard. Dette fartøi blev i 1904 solgt til Russland. I 1906 var Zebulonsen islos med fyrsten av Monaco. I 1907 harpuner med d/s «Victoria». Hans ishavsfart avsluttet i 1916.

Zebulonsen var gift 28. oktober 1870 med Anne Margrethe. Ekteparret hadde 9 barn, 5 gutter og 4 piker. 2 av sønnene døde i ung alder og en omkom i Nordsjøen 1. juledag 1904 – 21 år gammel. Den nesteldste sønn, Søren, reiste en tid sammen med sin far og fikk senere ansettelse i T. F. D. S., først som styrmann og senere som fører, en stilling han innehadde til sin død i 1915. Den yngste sønn har også hatt ansettelse i T. F. D. S. i en rekke av år. Av døtrene reiste 3 til Amerika.

Ludvig Zebulonsen døde 3. desember 1921. Hans hustru lever fremdeles og bor hos sin yngste sønn.

EDVARD HOLM JOHANNESSEN

var født på Sandøyra i Balsfjord den 16. juli 1844. Hans foreldre var den kjente skipper Johan Adrian Johannessen og hustruen Kristianne. — E. Johannessen reiste mange år med sin far på fangst i Ishavet. I 1869 kjøpte hans far skonnerten «Nordland» som E. Johannessen førte til 1878. I 1879 reiste E. Johannessen til Japan og tok der op det grunnstøtte dampskib «Norden-skiöld» som han førte tilbake til Gøteborg i 1880. I 1885 var Johannessen på hvitfiskfangst ved Novaja Semlja, men fanget intet. Dette år førte Johannessen jakt



«Tromsdalstinden» og året efter jakt «Moderen» på samme fangst. I 1887 førte han galeas «Rivalen». I 1888 til 1893 førte Johannessen kutteren «Colibri». 1895 førte han brorens Søren Johannessen's fartøi «Anna» og fikk full fangst av hvitfisk på Spitsbergen. De to følgende år førte han skonnert «Willem Barents». Om høsten 1897 reiste Johannessen en tur til Amerika. Han reiste som islos med fyrsten av Monaco i 1898.

Edvard Johannessen omkom på en tur i åpen båt fra hjemstedet til Tromsø høsten 1901. Johannessen hadde 4 sønner, hvorav dem eldste omkom ved d/s «Malmberget»s forlis i Vestfjorden i desember 1913. De tre gjenlevende bor på sin fars hjemsted. Johannessens navn var adskillig kjent for hans opdagelser og de rapporter han sendte av videnskapelig interesse. Blandt annet skal «Ensomhetens ø» være opdaget av ham.

HANS CHRISTIAN JOHANNESSEN



født 9. juli 1846 på Sandøyra i Balsfjord, var sønn av den kjente skipper Johan Adrian Johannessen og hustru. Kristiane, født Larsen.

H. Johannessen begynte å reise på ishavet i 16-årsalderen, og allerede 20 år gammel var han skipper ombord i jakten «Lydianna» som hans far overlot ham. Johannessen var vel kjent i det østlige ishav, samt i Karahavet. I 1878 førte han D/S «Lena», som var bygget for regning av den russiske rikmann Sibirakoff, og som blev ifølge med Nordenskiölds skib «Vega». --

Ved de nysibiriske øer skiltes skibene, idet Johannessen med «Lena» gikk op Lenafloden, og var således det første europeiske fartøi som trafikerte denne flod. 1880 kom Johannessen ombord i «Oskar Dickson» oppe i Karahavet. Såvel dette fartøi som skonnerten «Nordland» frøs fast om høsten 1880 og blev skruet ned av isen den følgende sommer. Mannskapene måtte da reise hjem over land. Johannessen opholdt sig i Sibiria ca. 3 1/2 år og gjorde flere turer omkring i landet med hesteskyss. Når hjemreisen medregnes, hadde Johannessen ialt kjørt og reist 16 000 verst i Russland og Sibiria. Efter at Johannessen var kommet tilbake blev der i Sverige for den før nevnte russiske rikmann bygget et dampskib «A. E. Nordenskiöld» hvormed Johannessen seilte i Karahavet i de følgende år. På en av disse turer til Sibiria påtraff Johannessen ved den Kariske port en tysk damper «Louise», som drev hjelpeløs omkring uten propell. Samtidig var der en hollandsk ekspedisjon innefrosset i isen. Johannessen fikk berget de nevnte mannskaper og tok «Louise» på slep til Hammerfest. Der var av hollenderne utlovet en belønning for redning eller underretning om ekspedisjonen. Belønningen så dog Johannessen

intet til, hvad nu enn grunnen kunde være. I 1884 kjøpte Johannessen jakten «Gjøa» som han førte på ishavet i 18 år, og gjorde gode fangster. I 1901 solgtes «Gjøa» til Roald Amundsen, og reiste så over til U. S. A. for å forsøke å skaffe kapital til en påtenkt arktisk ekspedisjon, hvilket imidlertid ikke lykkedes. Etter 1 1/2 års opphold vendte Johannessen hjem igjen. Johannessen førte så i 7 år D/S «Victoria» på fangstture til ishavet inntil 1912 da fartøiet blev solgt. Fra 1913–1916 var Johannessen islos med det sibiriske kompanis ekspedisjon til Jenissei. Johannessen rammedes av slag i 1917 og blev siden den tid sengeliggende til sin død i 1920.

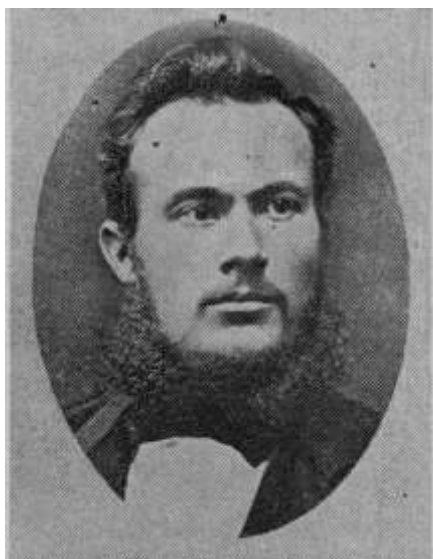
I arktiske spørsmål var Johannessen en meget benyttet mann, og blev for optegnelser fra seilaser i arktiske farvann påskjønnnet av utenlandske geografiske selskaper.

Johannessen var gift med Berhardine Jæger Jørgensen, datter av skipper Just Jæger og hustru Karen, f. Styrvold fra Byåsen i Trondhjem. Karen Styrvold var en datter av Peter Tordenskjolds mor.

Hans Johannessen hadde i sitt ekteskap 11 barn, hvorav 5 lever Johannessens hustru lever ennu, og har bodd dels i Tromsø og tildels i Hammerfest efter mannens død.

SØREN ANTON JOHANNESSEN

var barnefødt på Sandøyra i Balsfjord den 24. juni 1851 og var yngste sønn av Johan Adrian Johannessen. Søren flyttet med sin far fra Sandøyra til Hungeren ved Tromsøysund, omkring 1864. Begynte å reise på Ishavet med sin eldste bror Edvard, som 17-års gutt. Etter å ha tatt styrmannseksamen begynte Søren Johannessen å reise som skipper i 21 års alderen. Han førte fartøi for sin far til 1879 da han blev gift med Charlotte Therese Lindberg 9. desember 1879. 3 dager efter brylluppet tok han hyre med «Nordenskiöld» som førtes av den eldste bror Edvard. Søren var med som styrmann. Fartøiet havarte i Japan. Reiste så den lange vei hjem som passasjer, og kom året efter tilbake og gikk til Karahavet. I 1883 var han med Nordenskiöld ved Grønland med et ekspedisjonsfartøi ved navn «Sofia». Der blev forsøkt å gå over Grønlands innlandsis. — Søren Johannessen kjøpte så «Cesilie» og drev fangst for egen regning til 1896, da han sluttet som fangstskipper, men



gikk senere i endel år hver sommer op til Spitsbergen og polaregnene som islos, og reiste med forskjellige jaktekspedisjoner. Han var også islos med den svensk-russiske gradmålingsekspedisjon med isbryteren «Ledekol» og i året 1900 med d/s «Ekspres». Ved Johannessens død den 6. mars 1914 skriver «Tromsøposten» følgende om ham:

Med Søren Johannessen, Hungen, som fredag (6. mars) avgikk ved døden er atter en av de gamle sønner av Johan Adrian Johannessen, allesammen viden bekjente ishavsfarere, gått bort.

Søren Johannessen var en meget erfaren og dyktig ishavsmann og hadde alltid interesse og våkent øie også for ting og forhold som lå utenfor de øieblikkelige fangstinteresser. I senere år drev han ikke fangst selv, men lot sine fartøier drive av sine dyktige sønner mens han selv gikk som islos, og delvis var hjemme og drev sin gård. Et mesterstykke gjorde han da dampskibet «Ekspres» brakk propellakslingen, idet han sammen med mannskapet fikk løftet skibet med akterenden, så det blev mulig å få reparert skaden og anbragt reservepropell. Reparasjonen foregikk i Forlandssundet ved Spitsbergen, og efter endt reparasjon kunde skibet gå med full fart over sjøen til Norge. Under reparasjonsarbeidet, som delvis måtte foretages med armene og brystet i det iskolde vann, fikk Johannessen en knekk som han senere aldri riktig overvant.

I sitt ekteskap hadde Johannessen 8 sønner og en datter, hvorav 6 sønner og en datter lever nu. Hans næsteldste sønn er den kjente ishavsskipper Kristian Johannessen. — Søren Johannessens hustru døde 20. juni 1909.

PAUL JOHAN BJØRVIG

er født i Tromsø 4. januar 1857. Begynte som 13-års gutt, i 1870 å fare på ishavet. Hans første ishavstur var til Novaja Zemlja med skonnert «Aksel Thorsen». Bjørvig fortsatte så i en årrekke som fangstmann med forskjellige fartøier fra Tromsø. Han gjorde sin første tur med utenlandske ekspedisjoner i 1894 da han reiste til Spitsbergen med Wellmann, som hadde leiet selfangerdampskibet «Ragnvald Jarl» av Ålesund, der førte ekspedisjonen til iskanten nord for Syvøene. Fartøiet forliste ved Valdenøen en tid efterat ekspedisjonen hadde forlatt den.



Ekspedisjonens medlemmer blev senere optatt av jakt «Berntine» og bragt til Tromsø om høsten.

Bjørvig var senere med alle Wellmanns ekspedisjoner til de arktiske egne. Efter hjemkomsten i 1894 fortsatte Bjørvig å seile som fangstmann til 1898, da han atter reiste med Wellmann til Frantz Josefs land for derfra å søke å nå polen med sleder og hunder. Under fremstøtet mot polen led sledeekspedisjonen havari på 82° 5' n. br., hvor den måtte gjøre vendereise. Bjørvig overvintret, selvannen, på Kap Heller, Vilzek land (Frantz Josefs land) sammen med polarfareren Bernt Bentsen. De var alene fra 22. oktober 1898. Den 1. november blev Bentsen syk og døde 2. januar 1899. Bjørvig var da alene med liket av Bentsen til 28. februar da han fikk undsetning, og kom hjem følgende sommer med selfangeren «Capella» av Gøteborg. I 1900 blev Bjørvig med en tysk ekspedisjon, kaptein Riiser, til Spitsbergen. Blev så forhyret med det tyske sydpolsskib «Gauss», kapt. Ruser. Ekspedisjonen lededes av Erik von Drygalski. Avgikk fra Kiel den 2. august 1901 og kom til barrieren ved Sydpolen den 21. februar 1902, på 68° 48' s. br. og 90° 1. w. Blev fast i isen samme dag

og kom ikke løs før 8. april 1903, på 62° 38' s. br. og 81° 1. w. Barrieren blev døpt Keiser Wilhelms land. «Gauss» kom tilbake til Kiel den 28. november 1903.

I 1906–07 og 1908–09 var Bjørvig atter engagert av Wellmann. Overvintret begge disse vintre på Danskeøen. I 1908–09 hadde Bjørvig til overvintringskamerat skipper Knut Johnsen. Denne forulykket i Danskeøsundet 18. mai 1909. Bjørvig var da atter alene med sine hunde til 18. juni, da han fikk reise hjem. I 1910 var Bjørvig med grev Zeppelin's og prins Henrik's Spitsbergen ekspedisjon med d/s «Maintz». Bjørvig blev så forhyret med den tyske sydpolsekspedisjons skib «Deutschland», kapt. Vaser. Avgikk fra Hamburg 6. mai 1911. Kom til barrieren i Sydishavet 31. januar 1912, på 77°44' s. br. og 34° 1. w. Forlot barrieren den 4. mars, men blev fast i isen den 8. mars og kom først løs av isen den 18. desember 1912 på 58° 37' s. br. og 56° 1. w. Hittil har vel neppe noe skib ligget så lenge fast i Sydhavets is, som de to tyske ekspedisjoners skibe. Kom tilbake til Hamburg den 8. februar 1913. Bjørvig har dessuten deltatt i en rekke sommer-ekspedisjoner til Spitsbergen.

Bjørvig blev gift i 1881 med Birgitte, født Eggen, og de har i deres ekteskap hatt 9 barn, 6 sønner og 3 døtre. 2 av døtrene er gift og bosatt i Tromsø. To av sønnene er forulykket under overvintringsekspedisjoner på Spitsbergen. En kom tilskade under overvintring, kom hjem syk og døde. Den 4. av sønnene kom bort ved d/s «Nordkyn»s forlis i Østersjøen under verdenskrigen. To av sønnene lever og er gift, en i Ålesund og en i Tromsø. En datter er diakonisse i Kristianssand. Bjørvig og hustru lever fremdeles og bor i Tromsø.

PAUL BJØRVIG FORTELLER OM EN FISKETUR TIL SPITSBERGEN I 1875

Om sommeren 1875 blev jeg forhyret med et fartøi som hørte hjemme i Kristiansund. Fartøiets navn var «Giske» og skipperens navn var Dombu. Fartøiets eier var Johnsen i Kristiansund. Vi skulde drive torskefiskeri på Spitsbergen, da det slog feil med Finnmarksfisket. Konsul Søren Holst var Johnsens kommisjonær i Tromsø. Holst hadde forhyret en gammel og god ishavsskipper som

het Johannes Hauan til å være bestmann og kjentmann med oss. Nu var den samme Hauan noe grov og barsk i målet når han hadde litt i toppen og det hadde jo alle ishavsfolk dengang, så da Hauan kom sammen med Dombu om kvelden blev Dombu bange for Hauan og sa fra til Holst at han fikk skaffe en annen kjentmann

Morgenen efter kom jeg og Hauan gående nedover torvet i Tromsø, Holst kom op fra torvet. Holst sa da til Hauan, at Dombu ikke turde ta ham ombord. — Både du og nordmøringen kan gjøre hvad fanden dere vil. — Ja, men du Hauan, sa Holst, du kunde ha vært bedre kar og hatt flere penger hvis du ikke har drukket. — Har jeg drukket op mine penger, har du vel spist op dine, for du har jo heller ingen, — fikk han til svar.

Holst var nettop gått fallitt, så han kunde intet svare til det.

Der blev nu forhyret en mann fra Balsfjorden til kjentmann. Han og en mann fra Tromsø skulde få følge med oss og drive fiske. De skulde ha fri reise og få være ombord mens vi var her, men de skulde levere all sin fisk til oss for 18 kr. pr. storhundrede. Fisken skulde leveres rund.

Vi seilte ført til Bellsund, men her var det smått med fisk, og vi satte kursen for Grønne Herberg. Ute i Bellsund seilte vi imidlertid på en blåis så fartøiet fikk et hull i baugen, men da vinden falt inn Bellsund klarte vi noenlunde å holde henne med pumping til vi fikk seilt henne i land inn om Ederøen i Sørbay. Her seilte vi henne op på leiren innenfor øen. Vi rodde nu til Bellsundstranden hvor vi fant et par planker, og da nordmøringene var flinke tømmer menn blev skaden snart istandsat. Vi tapte litt salt som smeltet op for oss, det var alt.

Da vi var ferdig, seilte vi til Grønne Herberg og tørnet et stykke inn for festningen. Her lå nu fiskefartøier langs hele landet, fra Russekjeilen og ganske inn i bunden, men på nordsiden av bayen lå ingen. I Coalbay og Advent Bay lå der flere, ja der lå fartøi nesten i hver havn fra Bellsund til Rødebay. Her var fiskefartøier helt fra Stavanger til Vardø, — og fisk var her alle steder. Vi slapp å ro langt med båten, ja vi fisket en hel del fra fartøiet og mest på grundt vann. Midt i bayen var det ingen fisk. Fisken var i det hele tatt små, meget tilfelles med loddefisk, men meget mager og hadde lite lever. Der gikk fra et tusen, op til 1100 på en tønne lever. Ikke var den god av smak i fersk tilstand når vi kokte den heller, men

den blev bedre når den var saltet. Den hadde et sort åte som den gikk efter. Muligens var det denne åte som gjorde, at den var mindre god, men en fyldig fisk var det, og utelukkende torsk.

Vi hadde det nokså travelt når det var fisk. Først skulde vi fiske den og så ro ombord og sløie, flekke og salte den. De to passasjerer vi hadde med oss hadde det meget lettere. De bare fisket, mens vi måtte sløie og tilberede både vår og deres fisk, men så blev det et stur med fisket.

Plutselig fikk vi se en liten skøyte kom seilende inn bayen med postflagg oppe. Det var noe rart å se denne lille farkost føre splittflagg, og ennu mere da den seilte forbi flere fartøier og kom og tok fast i vårt fartøi. – Da den hadde fått fast en tamp kom der en mann ombord til oss, det var Johannes Hauan. Han gikk bort til skipperen vår og leverte ham et brev. Du er vel ikke redd enda, sa Hauan. Han husket på ham fra Tromsø.

De gikk nu ned i kahytten. Skipperen kom da straks efter op og sa, at han hadde fått brev hjemmefra, at han skulde kjøpe så meget fisk som mulig og komme hjem med den snarest.

Nu nektet vi mannskap dette. Vi var forhyret til å drive fiske. Men så gikk skipperen inn på å betale oss det vi forlangte i frakt for hvert tusen fisk vi førte hjem med «Giske».

Da det var gjort blev det å ro ombord til de nærmeste fartøier og varskue at vi kjøpte fisk. Prisen var 18 kroner hundrede og salt tilbake, sålenge vi hadde salt. Når vi var fri for salt var prisen 20 kroner hundrede. Der kom straks fartøi til siden og begynte å levere. Vi hadde et fartøi på hver side som leverte. Nu hadde vi fullt kjøp i rummet med å flate fisken. Hvert fartøi hadde fra 12 til 15 tusen saltfisk, men nu blev det så mange som vilde selge, at det var umulig for oss å ta imot alt. Vår skipper fraktet da slup «Isbjørnen» og jakt «Anna» av Tromsø, slup «Øivin» skipper Lien fra Bergen for å seile til Kristiansund, når han hadde kjøpt last til dem, og det var ikke mange dager før alle fire fartøier var lastet, men nu var det heller ikke mange av de fartøier som var i Grøne Herberg som hadde noen fisk igjen.

Vår skipper hadde nu kjøpt over 200 000. Selv hadde vi tatt inn her 52 tusen saltfisk, foruten det vi hadde fisket.

Hauan seilte straks han hadde levert brevet og fått kvittering

av Dombu at han hadde mottatt det. Jeg vil ha mine papirer i orden, sa Hauan.

Hauan fortalte at Søren Holst hadde fått ordre fra Johnsen om å skaffe et fartøi og en sikker mann til å føre et brev fra sig til Dombu, men under ingen omstendighet måtte der tas noe annet brev ombord i dette fartøi. Johnsen skulde betale opptil 800 kroner for at Dombu skulde få dette brev, ifølge Johnsens skrivelse. Denne skrivelse viste Holst Hauan, og Hauan var straks klar til å seile. Han fraktet en liten skøyte, eller rettere en stor båt. Den var bygget i gårdsrummet hvor nu slakter Marinius Aune har sitt slakteri. Båten eiedes av en fisker som het Søren Andersen. Han skulde være med, dog bare som matros, og så blev der hyret en mann til, så besetningen på dette postskib bestod av kapteinen, en matros og en altnuligmann.

Nu hadde Hilbert Pettersen, I. F. D. Mack og Søren Holst, som var de eneste forretningsfolk i Tromsø, flere fartøier som var på fiske på Spitsbergen, og de hadde nu liggende klar skonert «Andenæs» for å gå til Spitsbergen for å ta disse fartøiers fangst og gå til Skotland med den.

Men nu skulde «Andenæs» vente med seilingen til Hauan kom tilbake, så de fikk høre, om der var last til «Andenæs». Imidlertid hadde disse herrer, med Holst som formann, skrevet brev til sine skippere at de måtte ikke selge sin fisk, for «Andenæs» skulde komme å ta den. Disse brev visste de at Hauan ikke vilde ta med sig, da han jo hadde lest Johnsens ordre; men de leverte Søren Andersen dem for at han egenhendig skulde avlevere brevene til adressatene. — Da de nu skulde seile, spurte Hauan om det var noen av hans mannskap som hadde noe brev med.

Ja, sa Søren Andersen, jeg har noen brev med; men jeg skal selv levere dem til de som skal ha dem.

Du skal levere dem, din idiot. Se å kom dig iland med brevene og vær snar, eller så skal du få bli igjen.

Søren Andersen hadde ikke lyst å bringe brevene iland, og påberopte sig hvem brevene var fra og at han dessuten var eier av fartøiet.

Jeg gir mig fanden i hvem som har skrevet brevene og hvem som er eier av denne dallen. Se bare og kom dig iland med brevene eller hiv dem på sjøen. Hvis du tar et eneste brev med dig skal

du ikke få et øre hverken for dig selv eller for skøiten. Andersen måtte nu iland med brevene. De syntes at han hadde båret sig dumt ad ved å fortelle Hauan om brevene, men til Hauan turde de intet si. Da Hauan kom tilbake, blev «Andenæs» tur innstillet. — Men de var ikke videre tilfreds med Hauan. Det gav han sig imidlertid en god dag i.

JOHANNES L. LARSEN

blev født ved Rystrømmen i Tromsøysund 13. mars 1866. Allerede som ung gutt begynte han sitt virke på sjøen som fisker, og tildels som fangstmann. Han reiste i endel år ute på langfart. Larssen tok styrmannseksamen i 1893, og reiste senere stadig på ishavet, de første år som styrmann og senere som fører. Han førte følgende fartøier: Jakt «Grønland» fra 1898 til 1901, D/S «Victoria» fra 1902 til 1904, jakt «Håbet» fra 1905 til 1907. Dessuten førte han leilighetsvis også andre fartøier. Jakt «Håbet» eiet han og førte for egen regning. — Larssen var i en årrekke medlem av Tromsø Skipperforening, derav endel år formann. Han var også i de siste år medlem av bystyre og formannskap, samt andre kommunale hverv.



Høsten 1907 reiste han som fører av d/s «Frithjof» da denne blev sendt ut for å lete etter «Laura». Han omkom ved «Frithjof»s forlis ved Kap Langanes ved Island den 5. oktober 1907.

OLE IVERSEN GRØDAHL

var født 30. juni 1850 på Nordmøre. Som unggutt begynte han å fare på Nord- og Østersjøen, inntil han i 1871 kom til Tromsø. Han tok styrmannseksamen i 1877. I 1878–79 førte Grødahl jakten «Fidentia» på torskefiske ved Spitsbergen. I 1880–81 førte Grødahl skonnerten «Olaf» på samme slags fiske. I 1882 opphørte torskefisket helt ved Spitsbergen. Grødahl begynte nu med almindelig ishavsfangst. Førte •en tid skøyte «Fiskeren», derpå noen år jakt «Haabet» så i 5 år jakt «Grønland» og senere galeas «Søstrene» i 19 år. I de siste år



drev Grødahl for det meste fangst i Vesterisen og ved Østgrønlands kyst, delvis inne i fjordene og gjorde gode fangster av hvalros, bjørn m. m. Grødahl var visstnok den første som førte levende moskusdyr over til Norge. I året 1882 giftet Grødahl sig med Therese, født Paulsen, og de hadde i ekteskapet 5 barn, hvorav 2 døde som små. En datter døde da hun var voksen. Sønnen Oskar Grødahl, som også var en kjent ishavsskipper, døde ved et ulykkestilfelle under fangst i Vesterisen sommeren 1925. Den siste gjenlevende av Grødahls barn er sønnen Theodor som i en årrekke har vært ishavsskipper.

Ole Grødahl døde i Tromsø 30. mars 1922.

Grødahl var en lun, rolig og bramfri mann, men var kjent som en mann der turde våge noe og kom frem hvor en annen syntes risikoen var for stor, til å turde våge et forsøk.

ANDREAS BECK



født 8. oktober 1864 av foreldre skipper Lars Beck og hustru Johanne, bopel Balsfjord. Han begynte sin sjøfart i 1881 og var da 17 år gammel. Av fartøier som han har seilet med kan nevnes jakt «Olivia», skipper H. Beck, dessuten med «Harald Hårfagre» og skonnert «W. Barents». I 1896 førte han galeas «Auro-ra», 1900 reiste han som første harpuner med galeas «Søstrene», skipper O. Grødahl. Senere reiste han med jaktene «Diana» og «Moderen». I 1903 førte han jakten «Cesilie Malene» hvori han var partreder. Han solgte

sin part i fartøiet i 1908. I 1907 førte han d/s «Reine» i kystfart. I 1908 skiper på d/s «Holmengraa» med en norsk videnskapelig ekspedisjon til Spitsbergen. I 1909 som fører av yacht «Marie» av Oslo på ekspedisjonstur med Gunnar Holmsen til Spitsbergen. — I 1930 reiste Beck som islos med polarskibet «Fram» på sydpolsekspedisjon, og kom hjem i 1912. I 1913 reiste han så hjemmefra for å delta med Roald Amundsen i en ny ekspedisjon, men døde ombord i «Fram» den 18. mars 1914 på vei fra Panama. I 1909 blev han tildelt fortjenstmedalje i sølv og i 1912 i gull til erindring om sydpolsferden.

Skipper Andreas Beck var gift med Josefine, født Hanssen. De har i ekteskapet hatt 7 barn, 4 gutter og 3 piker, hvorav 2 piker er døde. De to eldste sønner har som sin far drevet sjøen. Den eldste sønn reiste i nogen år på Ishavet, men har fra 1908 seilt i langfart og går nu som skibsfører på Amerikas vestkyst. Den nesteldste sønn, Lars, har som sin bror reist på Ishavet i nogen år, tok styrmannseksamen i 1919 og har siden den tid seilt i langfart som styrmann. Han reiste også 4 år i Vesterålske dampskibsselskap. De øvrige barn har sin sysselsettelse iland.

HANS ANDREAS BECK

født 3. september 1848 i Nordkjosbotn, Balsfjord, av foreldre skipper Lars Beck og hustru Johanna.

Begynte sin sjøfart på Ishavet før han var 14 år gammel. Ved 18 årsalderen førte Beck allerede fartøi for sin far, nemlig «Portalapana». Beck førte senere i flere år «Diana» samt «Olivia», sistnevnte fartøi forliste i Karahavet. Etter dette forlis trakk han sig helt tilbake fra ishavsfarten og begynte så en liten forretning på Hammerfest, som han drev endel år. Beck begynte derpå som fiske-

kjøper først i Mefjord og Gryllefjord, senere drev han fiskekjøp på Finmarken, hvormed han fortsatte til sin død, 27. september 1923. Beck døde ombord i hospitalskipet «Viking» i Honningsvåg.

H. A. Beck blev gift 16. desember 1873 med Birgitte, født Bertheussen. De hadde i ekteskapet 4 barn, hvorav en sønn og en datter er i Amerika, og en datter er gift og bosatt på Voss og en datter i Tromsø.



KRISTOFFER MEIER ERIKSEN

født 1. mars 1878 i Langesund (Karlsøy herred) av foreldre Johannes Berge Eriksen og hustru Anna. Eriksen begynte som 13 års gutt å fare på Ishavet. De første år reiste han som kokk med skipper Søren Kræmer, følgende år med Sivert Botolfsen, hvor han fortsatte noen år, blev fangstmann, harpuner og til han begynte som skipper. I 1900 var Eriksen leder av en russisk fangst-ekspedisjon. Han var en av de første nordlendinger som begynte å fare fra Ålesund. Fra 1902–13 førte han den lille kutter «Johs. Backe». Han gjorde som regel gode fangster og kjøpte i 1913 m/k



«Vea» som han førte til 1917. Han kjøpte da m/k «Olaf» som hans bror fikk å føre. Eriksen hadde selv leiet m/k «Fakstind» til fangst samme år. — Dette år blev «Vea» med flere fartøier torpedert i Ishavet av en tysk u-båt. — I februar 1920 gjorde Eriksen en heldig ekspedisjon til Bjørnøya, med arbeidere og kull-last hjemover. — I mars tok Eriksen ut på samme slags tur, også denne gang med m/k «Olaf». — Fartøiet fikk på hjemreisen en orkanaktig storm av S. W. og antas forulykket den 22de mars med både

passasjerer og besetning. Senere blev der på Finnmarkshavet funnet noen vrakrester, som antas å være av det forulykkede fartøi. Foruten besetningen var der 37 arbeidere ombord. Eriksen var gift 26. oktober 1905 med Ida, født Johnsen. Han etterlot sig 6 barn, hvorav 3 fremdeles er ukonfirmert. Hans enke og barna lever og bor fremdeles i Tromsø.

ANDREAS MARTIN LARSEN

var født på Sandøren i Balsfjord den 7. oktober 1848 av foreldre Lars E. Olsen og Anna Margrethe Sørensdatter.

I 1870 begynte Larssen å seile som fangstmann. — Han reiste da med skonnert «Nordland», skipper Edvard H. Johannessen. — Fangsten foregikk ved Novaja Zemlja som blev omseilet av E. Johannessen det nevnte år. — Året efter førte Larssen en liten dampbåt ved navn «Hvidfisken» som gikk i postrute på Malangen, Balsfjord og Kjosén. — Larssen drev så fiske til 1877 da han tok styrmannseksamen i Tromsø. Han fikk så hyre med en russisk skonnert. Navnet oversatt «Gud mitt håp». Med dette fartøi seilte de til Murmanskysten hvor

Boka mangler denne side.

Boka mangler denne side.

SIVERT JOHANSEN BRÆKMO

født 16. september 1853 i Beitstaden av foreldre Johannes Johnsen og hustru, Anne Martha Jensdatter.

Brækmos første reis på ishavet var i 1878 med jakt «Aurora», skipper G. A. Sørensen. Reiste i de følgende år delvis som harpuner og delvis som fører på forskjellige fartøier, således var han harpuner med «Polarstjernen» og «Minerva» og som fører av A. Brodtkorbs skonnert «Sossima». Brækmo bygget selv i 1881 en kutter «Vidar», 24 tons. Den forliste i Isefjorden i 1884.



Han fulgte hjem med skøite «Søvig», skipper Jens Olsen. I de neste to år drev Brækmo fiske med fembøring fra Vardø. Herunder reddet han et russisk mannskap — 8 mann — utenfor Sebruska, og landsatte disse ved Terriberka på Murmanskysten. Det følgende år fikk han sendt en fin-fin pels fra den reddede skipper, som tegn på takknemlighet. I 1891 arbeidet Brækmo hos lensmann Haugan, Hammerfest, og i sin fritid bygget han en kutterbåt på ca. 12 tons som han senere benyttet til fangst på Spitsbergen. Besetningen var to mann. Om vinteren reddet Brækmo en mann fra å drukne på Jonsvannet, overfor Hammerfest. Han krøp på maven ut til en mann som var gått gjennom den tynde is, fikk tak i hånden på mannen og trakk ham op og iland. I 1893 kjøpte han en 3 rums spitsbåt, bygget på den et bord og seilte så selvannen op til Spitsbergen for å hente en større hvitfisknotbåt som han gjorde istand. I Green Harbour fikk han en hval til foræring av en turistdamper. Hvalen blev avspekket og notbåten lastet med spekk, hvorpå Brækmo satte kurs for Norge. Alt gikk bra inntil 6 mil av Nordkap, hvor han mistet roret i en storm av sydpøst. Måtte så lense unda været tilbake til

Spitsbergen for en liten snipp av fokken, og som ror en stang med en fjæl på. Efter en fæl overreise kom han tilbake til Green Harbour hvor han begynte å arbeide ror, men mens han holdt på hermed kom drivisen og stengte dem inne så de måtte overvintré. Efter en eventyrlig overvintring kom Brækmo tilbake til Norge sommeren 1894. I 1895 var Brækmo med samme notbåt på småfangst og håkjerringfiske ved Spitsbergen, 3 mann, og fikk god fangst. I 1896 kjøpte Brækmo en engelsk kutter «Nora», som han drev fangst med til og med 1905. I 1897 bjerget Brækmo utenfor Havningberg 2 båter og 8 mann i en forrykende sydveststorm. Den tredje båt samt en av de forulykkede gikk tapt, idet mannen var så forfrosset at han ikke kunde holde sig fast på hvelvet under redningen. I 1898 reddet Brækmo mannskapet fra et Hammerfestfartøi, i den Kariske port, og landsatte de reddede – 10 mann – i Yukanski. I 1907 reddet Brækmo mannskapet av et russisk fartøi i det Kariske hav – 12 mann – i en meget forkommen tilstand. Herfor blev Brækmo belønnet med den russiske keisers medalje. I 1906 kjøpte Brækmo kutteren «Severn» som han førte til 1919, da den blev solgt til Ålesund. I 1910 var Brækmo så langt nordenom Frantz Josefs land at han ikke så landet og hadde åpent vann sålangt han kunde se mot nord. På grunn av uklar himmel kunde ikke noen sikre observasjoner fåes. I 1911 var Brækmo med kaptein Staksrud om høsten og søkte efter et overvintringsmannskap. Folkene var imidlertid reddet av Nils Larssen, jakt «Elida», men Brækmo fikk bjerget og hjembragt fangsten. Brækmo kjøpte samme år en annen, kutter «Sirius» som blev omdøpt til «Sjøormen», og førtes av K. Haavold. Da Brækmo solgte «Severn» overtok han selv «Sjøormen» som han førte fra 1919 til 1924, da han var så uheldig å brette en arm. Han deltok hu i noen år ikke selv i ishavsfangsten, mén har i dette år (1928) kjøpt en skøite som han har gjort istand til fangst, og er selv fører av farkosten som heter «Cap Sietoe». Brækmo har ialt reddet 39 menneskeliv på sjøen, derav tyve russere og 19 nordmenn.

Han er fremdeles i full vigør, hvad der vil fremgå av at han nu, 75 år gammel, selv reiser ut som fangstskipper.

Han har nu i endel år bodd i Tromsø og i de senere år i Tromsøysund herred.

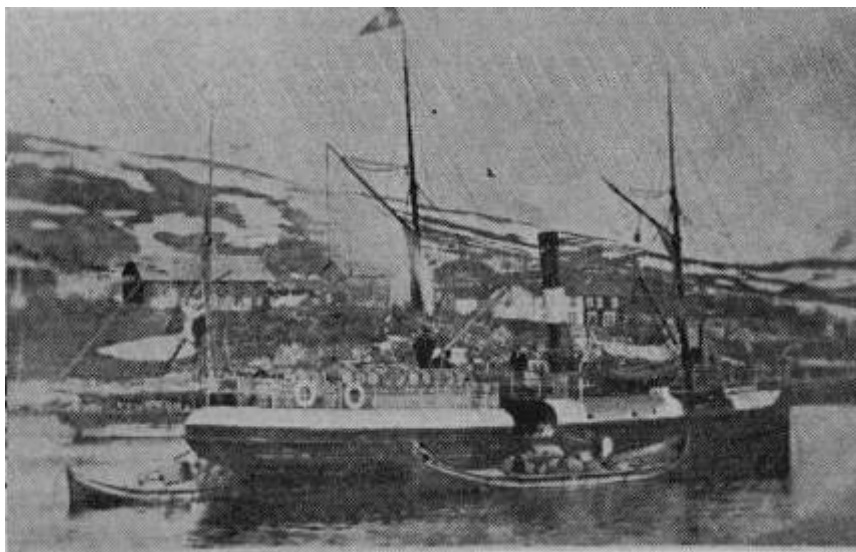
OLE ANDREAS BOTOLFSEN

er født 24. mars 1851 i Romsdalen. Hans foreldre var Botolf Sivertsen og hustru Brita, født Olsen og bodde på Sækken i Romsdalen, hvor hans far drev skibs- og båtbyggeri. Botolfsen begynte som 14 års gutt å reise i utenriks fart med forskjellige fartøier. I 1869 gikk Botolfsen ut med en stor bankfiskeskøite fra Ålesund på hvitfiskefangst til Spitsbergen, likeså i 1870 med skonnert «Pepita». Vinteren 1871 førte han jakt «Aurora» for W. Sørensen, på sildture. I 1872 var Botolfsen med en fangst-



ekspedisjon fra Kristiansund N. til Spitsbergen på hvitfiskfangst. I 1873 førte Botolfsen slupp «Isbjørnen» av Tromsø, leiet av Jørgen Stoltz, Kristiania, på kombinert sel- og hvitfiskfangst på Spitsbergen. I 1874 førte han jakt «Thekla» for samme redere og på sammeslags fangst. På denne tur var Botolfsen inne i de fleste fjorder på vestkysten av Spitsbergen, seilte derpå rundt Sydkap og op Storfjorden til Ormhullet og utover på østsiden av samme fjord og kom hjem sent om høsten. I 1874 blev Botolfsen ansatt i Tromsø amts dampskibsselskap som styrmann på gamle «Tromsø». Kort tid efter blev Botolfsen flyttet over til den nyere båt «Senjen». Her stod Botolfsen som styrmann til 1879 da han blev ansatt som fører av «Malangen», hvor han stod i 11 år, hvorav i 8 år uten styrmann, los eller postfunksjonær. Måtte utføre alt arbeide selv. Der var således mangel på tung og anstrengende tårn. I 1890 da «Lyngen» blev ferdigbygget overtok Botolfsen d/s «Tromsø», som han førte til 1894 da han overtok «Trondenæs» efter kaptein Høegh, som døde det nevnte år.

Botolfsen har vært sendt sydover for å, tilse bygning og innredning av de skib selskapet senere har anskaffet, således den



Dampskibet «Senjen»

nye «Senjen» i 1896, og senere «Malangen», «Trondenæs», «Bjarkø» og «Kvalø». Botolfsen har gjort tjeneste i T. F. D. S. i tilsammen 35 år uten et eneste uhell av betydning. — Botolfsen blev gift i 1874 med Anna Elise, født Olsen fra Bodø, og har i ekteskapet hatt to barn, hvorav det ene døde som barn, mens en datter lever som enke efter ingeniørkaptein Valaas.

Botolfsens hustru døde i 1922, mens Botolfsen fremdeles lever og bor i Harstad.

KRISTIAN MALIN SØRENSEN

født 27. september 1863 i Karlsøy prestegjeld av foreldre Søren Martin Johansen og Inger Anna Mortensdatter. Flyttet til Tromsø som smågutt sammen med sine foreldre og drev fiske på Lofoten og Finnmark helt fra barneårene. Hans første ishavstur var i 1887 med galeas «Rivalen», skipper Edv. Johannessen, 1888 med skipper Hemming Andreassen og samme fartøi, 1889 med jakt «Ingeborg», fører Isak W. Johansen, fortsatte så å reise fra Tromsø som harpuner til 1897, da han begynte som fangstleder. Det første år reiste han med skøite «Mina» av Ålesund,



Peter S. Brandal. — I 1899 førte Sørensen slupp «Løvenskjold», som han hadde til 1905. Han kjøpte da kutter «Johan» som han førte inntil han sluttet som skipper i 1917, på grunn av sykkelighet. Sørensens sønn Johan overtok da førerstillingen til 1926. Sistnevnte fartøi forliste under de store forlis i Kvitsjøen 1928. — Sørensen var gift den 7. desember 1891 med Lovise, født Hansen, og de har i ekteskapet hatt 7 barn, 6 gutter og en pike, som alle lever. To av sønnene og datteren er gifte. — Sørensen og hustru lever fremdeles.

HENRIK BERGETON NÆSS

var født -den 20. oktober 1868 i Tromsø av foreldre seilmaker Hans Henrik Næss og hustru Birgitte, født Torbergesen. Næss blev gift i 1894 med Kristine, født Væraas, og har i sitt ekteskap 2 sønner. Henrik B. Næss begynte på Ishavet i 1882 og reiste med jakten «Berntine» i 5 år, «Grønland» 1 år og skonnert «Andenæs» i 1 år. I 1889 reiste Næss tilsjøss og fór i 6 måneder med en engelsk brigantine, og senere i 2 år med skonnertskib «Chance» av Kristianssand S. som styrmann og seilmaker på Syd-Amerika. Kom hjem til Tromsø i 1892 og begynte på ishavet igjen. Reiste så med jaktene «Håbet», «Berntine» og «Moderen» samt galeas «Søstrene» og d/s «Laura». Var så los til Spitsbergen med turistdamperen «Garonne» (engelsk) og «Stettin» (tysk), samt som los og tolk med sir Baden Powell's yacht «Otavia» til Novaja Zemlja 1896. Samme tur medfulgte Nansen og Johansen som æresgjester fra Hammerfest og videre sydover, dengang Nansen kom tilbake fra sin Nordpolsferd. Senere førte Næss kutteren «Alaska», derav 2 år utrustet til undersøkelse og prøvedrift av kullfeltene på Spitsbergen. Førte



brytende arbeide med kulldriften

senere i endel år d/s «William D. Munroe» for det amerikanske grubeselskap, og fratråtte denne stilling i 1911. Reiste deretter som styrmann og skytter med selfangeren «Samson» (Simpson) ved kysten av Labrador m. v. Sluttet som aktiv sjømann i 1913 da han fikk ansettelse som fyrassistent ved Fuglehuk fyr. 1918 blev han fyrvokter ved Tenholmen og forflyttet i 1920 til Støtt. I 1926 blev han ved et uheld arbeidsudyktig og sluttet som fyrvokter. Næss bor fortiden i Trondhjem. Har fått kongens fortjenstmedalje i gull, for bane på Spitsbergen.

NILS LARSSSEN

født i Nordkjos i Balsfjord den 24. juni 1856 av foreldre Lars Larssen og hustru Cesilie. Larssen gjorde sin første ishavstur i 1873 med jakt «Prøven», skipper I. N. Isaksen. Drev så som fisker til 1878. Sistnevnte år reiste han på torskefiske ved Spitsbergen med slupp «Magneten». Fortsatte så med torskefiske ved Spitsbergen til 1883. I 1884 begynte Larssen å reise som harpuner på selfangst. — Reiste med forskjellige fartøier, hvorav nevnes «Elieser», «Andenes» og «Hvitfisker», alle fra Tromsø. Reiste 2 år med jakt «Flora» av Tønsberg som forliste i Karahavet i 1888, siste år han var med den. I 1890 var Larssen harpuner med kutter «Colibri», skipper Edv. Johannessen. På denne tur reiste kaptein Otto Sverdrup med som passasjer, for å sette sig nærmere inn i isforholdene. I 1892 reiste Larssen med «Tora den blide». I 1895 fikk han jakt «Lofoten» å føre, men var så uheldig at han under en forrykende storm i isen fikk så stor skade at fartøiet måtte forlates. Besetningen reddedes av galeas «Rivalen» og kom hjem med den. Året efter førte han skøite «Petrell», som han drev småfangst med i et par år. Så var han harpuner igjen til 1899 da han

kjøpte jakt «Elida». Med dette fartøi drev han fangst til 1911, da han solgte den. I 1912–13 førte Larssen jakt «Moderen». I 1914 kjøpte han motorkutter «Sten» som han drev fangst med til 1925 da han i en storm drev iland på Dunøene og fikk så stor skade at den var kondemnert. Larssen har under sine mange reiser gjort undsetning til mange nødlidende undsetningsekspedisjoner på østsiden av Spitsbergen. Således assisterte han Berner Jørgensen med proviant i 1903, da denne ekspedisjon hadde over-



vintret 2 år i trekk og var omtrent fri for levnetsmidler, undtager renkjøtt. Jørgensen reiste senere hjem, da han hadde fartøi deroppe. 4 år senere berget han Petter Trondsens ekspedisjon på 8 mann, som også hadde overvintret 2 år og neppe kunde ha klar, en tredje overvintring, da de manglet både mat og klær. Isen lå så tett om stedet at neppe noe fartøi kunde ha kommet til hjelp. I 1911 berget Larssen de to overlevende av Claus Andersens ekspedisjon, som også hadde vært nødt til å overvintre to år. 3 mann av denne ekspedisjon var allerede død, og de to gjenlevende hadde neppe greidd det stort lenger, om ikke Larssen med sitt fartøi på en ganske forunderlig måte hadde kommet dem tilhjelpe. Dessuten har han en mørk og stormfull kveld reddet to mann fra et båthvelv på Lyngenfjorden.

Larssen blev gift i 1888 med Berntine Andreasdatter, som døde i 1918. I 1924 giftet han sig påny, dennegang med enke Therese Tøllefsen. — Larssen har ingen barn.

Når Larssen på sine reiser har kunnet redde så mange menesker under meget vanskelige isforhold, så må dette i første rekke tilskrives hans fryktløshet samt hans grundige kjennskap til kystenes av Ishavsøene, samt strøm og isens drift. På denne måte blev det mulig for ham å finde vei inn til land, hvor andre større og bedre fartøier måtte opgi å komme inn.

BRYNJULF JOHANNESSEN

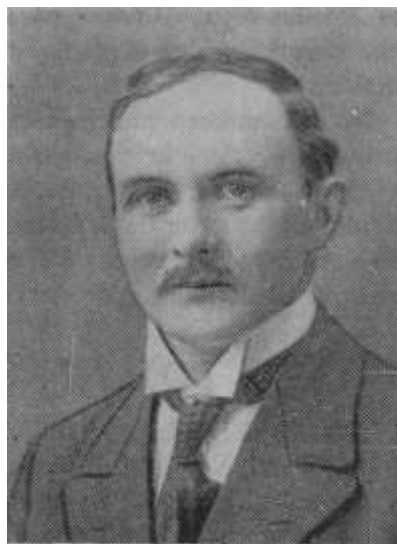


født på gården Seljeelv i Balsfjord den 7. april 1851. Hans foreldre var Johannes Mosesen og hustru Sigrid Jermunddatter. Johannessen gjorde sin første ishavstur i 1855 og var da fangstmann med Johan Adrian Johannessen med jakt «Lydi-anna». 1870 reiste Johannessen som harpuner med skonnerten «Sydkap», fører I. N. Isaksen. I en storm mistet fartøiet formasten og forriggen og måtte forlates i Hvitehavet. Mannskapet blev optatt av skonnert «Nordland». 1872–73 reiste Johannessen med galeas «Ishavet» av Hammerfest. Seilte siden hvert år fra Hammerfest til 1876. — Fra 1877 til 1887 seilte han med skipper Isaksen, med jaktene «Prøven» og «Tromsdalstind». I 1889–90 med «Søstrene». I 1894–95 på overvintringsekspedisjon med skonnert «Villem Barents». På grunn av alder og sviktende helbred sluttet han å reise omkring 1920 og bor nu på sin gård Sletmo i Balsfjord. Gift i 1882 med Berte Karlotte, og hadde 3 barn, hvorav 2 lever og bor i Balsfjord. Johannessen har reist vesentlig som harpuner og i omkring 55 år.

SKIBSFØRER KRISTIAN JOHANNESSEN

født 16. juli 1883 på Hungeren i Tromsøysund. Hans far var den kjente ishavsskipper Søren Johannessen. Som 13 års gutt begynte K. Johannessen å reise. Var først i Finnmark på et fiskebruk og eggvær, som faren hadde leiet. I 1900 var Johannessen med d/s «Express», leiet av et tysk jaktselskap, den første tur til Spitsbergen. Fartøiet fikk havari i isen, mistet propellen og blev liggende for å reparere i ca. 3 uker i Forlandssundet. Derfra gikk fartøiet ved egen hjelp til Advent Bay. I de følgende år til 1904, var K. Jo-

hannessen på fangst med sin fars fartøi «Anna». I 1904 var han harpuner med skonnert «Villem Barentz». Førte så jakten «Anna» til 1910. Samtidig var Johannessen styrmann i Tromsø amts dampskibsselskap, og hadde permisjon hver forsommer fra 1908 til 1910. I 1911 sluttet han i fylkesselskapet og fikk kutter «Autumn» å føre. Kjøpte nevnte års høst fjerdeparten i dette fartøi og jakt «Siggen». Drev således ishavsfangst for egen regning og ved partrederi. I 1913 var Johannessen leiet av den tyske stat, for under



søkelse av noen kobberfelter og kullfelter på Spitsbergen om sommren, efter at fangstsesongen var slutt. Da faren døde i 1914 overtok han hans bo, som bestod av eiendommene Hungen, Transitten og Strandgaten 28, samt kjøreforretning i byen, likeså jakt «Anna», m/s «Nordisen», samt eggværet Kongsørne, til bestyrelse. Dessuten hadde K. Johannessen sine parter i «Autumn» og «Siggen». Høsten 1916 bygget han ved Tromsø skibsverft d/s «Forland» og kjøpte m/k «Orlando», sammen med grossererne Austad og Jebens. Det følgende år var Johannessen med d/s «Yngve» op til Bellsund med stykkgoods til Sveagruben. På hjemturen fikk skibet skade i isen. I 1918 var han på fangst i Hvitehavet. Han førte da m/k «Autumn» Fikk havari i isen, og da han søkte nødhavn på Murmanskysten blev han arrestert som spion av russerne. — Sommeren 1920 samt de to følgende somre var Johannessen med «Autumn», leiet av The Schottich Spitsbergen Syndicate. Ellers har K. Johannessen reist som fører og islos med forskjellige utenlandske jaktselskaper. I 1925 førte han motorskib «Hobby» med Roald Amundsens ekspedisjon. I 1926 styrmann og los med samme skib, på jakttur med amerikanerinnen Miss Boyd. I 1927 med m/k «Sleipner», hvor Mr. Gisbert var leder for et jaktselskap. I 1928

førte Johannessen «Hobby» på undersøkelse etter Amundsen. I de her nevnte år blev ekspedisjonsturene tatt etter endt fangsttid i Hvitehavet.

Kr. Johannessen har i en rekke år vært medlem av Skipperforeningen, og flere år medlem av styret, samt i endel år medlem av sjømannskassens bestyrelse.

Johannessen bor nu i Tromsø by, og er almindelig ansett for å være en av stedets mest erfarne ishavsfarere, med et godt lokalkjennskap til de vanskelige farvann ved polarøene.

JOHAN SOLBJØR

født i Ørsten på Søndmøre i 1852. Sammen med sine foreldre flyttet han i 1858 til Nesset i Romsdalen, hvor han vokste op på sin fars gård Solbjør. 17 år gammel reiste han til Kristiansund og fikk hyre med fartøi i nordlandsfart. Han reiste nu med forskjellige skippere på fisk og sildsalting nordpå til 1874. Nevnte år mønstret Solbjør som mann med jakt «Tungesvik», ført av Hans Rødahl fra Kristiansund N. Om denne tur forteller han selv:

Fartøiet var på bruttodrektighet ca. 600 tønner. Bemanningen var 8 mann foruten kokkgutten. Første forsøk de gjorde for å seile over til Spitsbergen, fikk de uvær og gjorde vendereise med brukket forrigg. Omkring Sankthans bar det iveri fra Hammerfest, efter at skaden var reparert. På turen nordover hadde vi godt vær og passerte Bjørnøya ca. 4 dager efter avseilingen fra Hammerfest. Nordenfor Bjørnøya seilte vi nordover gjennom fordelt is op mot Spitsbergen. En dag så vi på isen en masse sel sålangt vi kunne se, men med ett stakk de ned av isen og forsvant. Foranledningen hertil var — såvidt vi kunne forstå et par store hval inne mellem isen, som frembragte en høi lyd når de pustet. — Vi kom inn i Isefjord og gikk tilankers i Colbay og begynte fisket. Vi hadde med 4 småbåter og fisket med jukse fra disse med 2 mann på hver båt. Vi benyttet stor jukseangel men uten påstøpt tinn. Fisket var storartet. Vi fanget. 47 000 stykker torsk av jevn størrelse, ca. 2 kilo vekt i sløiet stand. Fisken var meget fyldig og fet, — meget leverholdig. Vi la særlig merke til to sorter åte i sjøen — en slags som var sort og rund med vinger

på begge sider, den var dog lite istand til å flytte sig, og en annen sort med rød topp som ofte stod op og ned i sjøen og var inntil en tomme lang. Vi fikk ikke sjelden en kveite på kroken, størrelsen var oftest mellom G og 14 kilo. En masse små håkjer-ring (ca. 1 favn lang) såes næsten alltid i vannskorpen rundt fartøiet. Vi forlot fangstfeltet i siste del av august og kom til Kristiansund hvor vi losset fangsten til rederen Farstad, omkring midten av september. Vi blev nu avbetalt med 64 daler pr. mann. Torskefisket ved Spitsbergen begynte omkring 1871 og varte til 1883, såvidt jeg har bragt i erfaring.

De fleste torskefiskere lå tilankers i Isefjord, men enkelte lå også i andre fjorde på Spitsbergen.

I 1879 kjøpte Solbjør sluppen «Løvenskjold» fra Molde. Dette fartøi benyttet han til kjøpefartøi. Solbjør bodde en tid i Trondenes, og drev der fiskekjøp m. v. Deltok i fisketørring som undertilsyn m. v. Han var meget interessert i behandlingen og foredling av fisk og sild samt agn, og resikerte tildels betydelige summer på nye metoder. Således forsøkte Solbjør en sommer — efter en inntrengende anmodning fra en islandsk fisketørrer å tørre fisk efter en metode, som islendingen sa var brukt overalt på Island ved den tid. Islendingen Kristian Hjaldarson deltok i tørringen, der skulde utføres ved at fisken blev så hårdt presset at den blev tørr uten noen videre tørring i luften. Fisken blev imidlertid ikke pen, men grå og klam, og opnådde ikke full pris. Solbjør har en tid hatt fiskeforretning i Hillesøy og bodde da på Godthåp på Tromsøen i noen år.

I 1929 kan Solbjør holde sitt 50 års jubileum som leder av fiskeforretning, foruten det tidligere virke i 10 år med arbeide i samme branche i underordnet stilling. I 1917 kjøpte Solbjør Holmenvær i Senja og flyttet dertil og solgte sine bruk i Heresøysund samt i Bådsfjord i Finnmark, samt sin eiendom Godthåb. Solbjør og hans sønn driver nu i fiskeværet Holmenvær, og gamle Solbjør er fremdeles, tross sin høie alder, helt åndsfrisk og følger godt med. Solbjør var i flere år medlem av foreningen og dens bestyrelse, og var alltid sterkt interessert i spørsmålet vedrørende sjødrift og fiske med mere. Solbjør har hatt flere offentlige og kommunale tillidshverv, som han alltid har skjøttet meget samvittighetsfullt.

ANTON LUND



født i Tromsø 13. februar 1864 av foreldre Arnt Lund og hustru Sara, født Tøllefsen. Som 12 års gutt reiste Lund første tur med jakt «Lykkens prøve» til Finnmarken. Senere reiste han stadig delvis i kystfart og delvis i ishavsfart. Gjorde ialt 25 ishavsturer som fangstmann, bestemann, harpuner og skipper fra Tromsø og Hammerfest. Var i noen år bestyrer av Joh. Rye Holmboes damptranforretninger (Lekter).

Der kan nevnes følgende fartøier som Lund har reist med på Ishavet. Galeos «Mathilde», jakterne «Ingeborg» og «Tromsdalstinden», samt «Svanen», det sistnevnte fartøi hørte hjemme i Hammerfest. «Trondalstinden» forliste Lund på Bussesundet ved Vardø under en orkanaktig storm av vest. Siste tur som aktiv sjømann reiste han med Roald Amundsen, som førstestyrmann på turen gjennom Nordvestpassagen. Etter hjemkomsten fra denne tur ble han hedret med en kongelig orden, og fikk post som fyrvokter ved Skalmen fyr i 1907. Senere blev Lund forflyttet til Ørsvåg i Lofoten og i 1918 blev han flyttet til Nærøysund,, hvor han fremdeles er fyrvokter.

Lund blev gift den 4. november 1887 med Marit, født Pedersen og har i ekteskapet hatt 3 barn. En sønn reiser i utenriksfart som maskinist. En datter er gift og bosatt i Stavanger. En sønn er kommandersersjant og bor i Harstad.

Boka mangler denne side.

Boka mangler denne side.

JENS JULIUS ØIEN

født den 18. mai 1870 i Kalfjord av foreldre skolelærer Jens Øien og hustru Anne født Jakobsen. Begynte som 16 års gutt å fare på Ishavet, første år 1886 med jagt «Håbet», skipper Johannes Botolfsen. Det følgende år reiste Øien som harpuner med samme fartøi. Året etter fikk Øien arbeide sig sydover med ruteskipet «Kong Halfdan» til seilskibenes by Arendal; hvor han fikk hyre som lettmatros med barkskibet «Naomi». Etter et par turer på Østersjøen—London, sprang skibet lekk i en forrykende storm utenfor lindesnes. Skibet kom sig ved egen hjelp inn til Arendal og blev der kondemnert, og mannskapet blev avmønstret. Øien mønstret senere med et annet barkskib ved navn «Baltiz», kaptein Pedersen, fra Arendal—Liverpool, derefter til Opanlanscha Cola og tilbake til Goole, og derfra hjem til Arendal. Øien mønstret samme år (1889) igjen på et barkskib ved navn «Themmes». Etter en tur fra Brest til U. S. A. deserterte Øien i Savannah, og kort efter fant Øien sig selv sjanghaiet, ombord i en engelsk lastebåt «Latonia», bestemt til Liverpool; kom dit midtvinters og forlot fartøiet fri for penger og klær, da boardingsmasteren i Savannah hadde stjålet alle hans effekter. Efter 6 ukers elendig tilværelse i Liverpool, fikk Øien en jobb ombord i en liten engelsk trampbåt, som skulde til Østersjøen. Skibet blev fast i isen mellem Helsingør og Helsingborg, og blev liggende der i 7 uker, hvorpå en isbryter hjalp det løs av isen og inn til Malmø, hvor det kom i sterkt beskadiget tilstand. Efter at fartøiet hadde losset i Malmø og lastet i Vermeland, gikk skibet til England, hvor mannskapet blev avmønstret. Øien reiste så til Cardiff, hvor han fikk hyre med en stor firemastet engelsk bark ved navn «Star of the Seas». Efter en tur Frankrik—New



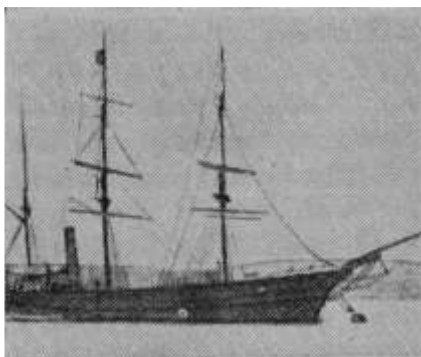
York skulde skibet avgå til Ostindia, men mannskapet foretrakk å rømme, da de var utpint av arbeide og underernæring. Øien seilte *nu* med flere skib på kysten av Amerika og dels på Vestindia. I 1892 mønstret Øien ombord i en Nova Skotiabark «Mary Lowe» på tur fra New York til Buenos Ayres. Folkene her hadde et sandt helvede ombord, idet offisererne brukte knyttneven og jernkoff-nagler mot mannskapet, nesten til dagligdags, og det var en sjelden dag at ingen blev slått tilblods. Mannskapet rømte derfor i Buenos Ayres, men Øien blev stående ombord i omkring 2 år, og fikk naturligvis i den tiden gjennomgå litt av hvert. Efter en lang Ostindiatour blev Øien avmønstret i Aberdeen, og kom hjem til Tromsø høsten 1894, efter 6 à 8 års omflakken. Nu begynte han å reise på Ishavet igjen, og for som bestmann og harpuner til 1898 da han fikk jakt «Ingeborg» å føre, og reiste med dette fartøi 2 år. Øien tok styrmannseksamen i 1896. Våren 1900 gikk Øien som styrmann ombord i Gjævers 3-mastede ishavsskute, selfangeren «Frithjof», der førtes av kaptein J. Kjeldsen. Skibet var leiet av den kongelige svenske geografiske polarekspedisjon, med konservator Kolthoff som leder. Turen blev meget vellykket, og Øien fortsatte i de følgende år å seile i Gjævers rederi, dels ombord i «Laura» og dels ombord i «Frithjof».

1901. Som styrmann med «Laura». Fangsttur til Grønland.
1902. Fører av «Laura» med den kongelige svenske gradmålings-ekspedisjon, med Dr. Rubin som leder. Turen blev meget vellykket, og observasjoner blev tatt på Spitsbergens nordligste pynter, såsom Lille Taffelø, Extreme huk og Peary-øen.
1903. Atter fangsttur til Grønland. Medbragte til Norge flere levende moskusdyr.
1904. Fører av «Laura» og leder av en jaktekspedisjon til Grønland med grev von Vesterholdt og baron Valthausen.
1905. Fører av «Frithjof» på hvalfangst ved Spitsbergen. Skudt 40 hval.
1906. Ekspedisjonstur til Grønland med en amerikansk bankier, mr. Flesmand og frue. Isforholdene var så vanskelige at fartøiet ikke kom inn til Grønland det år.
1907. Ekspedisjonstur til Spitsbergen og Grønland med dr. Alfred Leverkus av Leverkusens of Rhin. Blev fast i isen på ut-

- turen fra Grønland og drev ca. 75 mil i 6 uker. Kom løs i september og kom hjem den 5. oktober.
1908. Ekspedisjonstur til Spitsbergen og Grønland med baron Rotschild og baron Goldshmidt. Ualmindelig godt isår ved Grønland, og turen meget vellykket.
 1909. Ekspedisjonstur til Øst-Spitsbergen og Grønland med von Oberlender og arkitekt Kluneku. Fikk roret brukket i isen ved Spitsbergen, og gikk inn til Sørgebay, hvor man fant en stor god drivtømmerstokk hvorav blev arbeidet ror. Fortsatte derfra reisen til Grønland og videre hjem.
 1910. Atter tur til Spitsbergen og Grønland med grev Høiaas Springenstein. Isforholdene nokså vanskelige dette år ved Grønland, men kom dog tillands på flere steder.
 1911. Jakttur til Grønland med østerrikeren grev Kustersitz med gemalinne og en stab av 6 personer. Kom inn til Klaveringsbay og jaktet en hel del der. Her reddet Øien med sitt mannskap greven og grevinnen fra den visse død, da de på grunn av storm og tåke ikke greidde å komme ombord, men hadde lagt sig ned i et elveleie, hvor de blev funnet av Øien med sine folk, nesten ihjelfrossen. Dette år var også et meget vanskelig isår, og skibet blev fast i isen 7. august og kom først løs 13. september. Skibet hadde da flere ganger vært opskruet av isen og nær ved å forlise. Kom til Tromsø den 15. september.
 1912. Atter ekspedisjonstur til Grønland med mr. Braun og frue. Øien kjøpte nu m/k «Beintin» og begynte å drive almindelig ishavsfangst igjen. Drev i flere år og gjorde heldige turer. Fra 1918 og utover har Øien delvis faret som islos i kullfarten Spitsbergen—Norge, og dels med andre ekspedisjoner. Således i 1923 med millionæren Tikkens fra Hamburg. Efter hjemkomst fra denne tur gikk Øien ombord i et skib som han tidligere hadde eiet, nemlig m/k «Conrad Holmboe», tidligere «Fredrikke», på en videnskapelig (oceanografisk) tur til Grønland og isen der. Fartøiet blev fast i isen og kom først løs efter 2 1/2 måneds forløp. Kom med assistanse av m/k «Polarulv» inn til Island, hvor fartøiet blev kondemneret.
 1924. På ekspedisjonstur til Østerisen med fyrst Walborg Feie.

Senere har Øien hatt forskjellige losture m. v. Siste sommer los med panserskibet «Tordenskjold» under dets etter-søkning efter Roald Amundsen, og med den tyske turist-damper «Mount Olivia», som islos.

Jens Øien blev gift i 1897 med Fredrikke, født Altmann fra Tromsø. Ekteparret har hatt 5 gutter og 7 piker, hvorav en pike er død. Både Jens Øien og hustruen lever fremdeles og er full vigør.



«Frithjof»

JOHAN ADRIAN JAKOBSEN

blev født på Risøy i Tromsøysund den 9. oktober 1853. Hans foreldre var Carl Jakob Gregoriussen, Ponnisoroff og hustru Erikke Pauline, f. Eriksen.

I alderen 13 1/2 år begynte hans sjøfart og da han var 17 år gammel førte han sin fars fartøi «Elida». Han tok styrmanns-eksamen i Tromsø, og seilte så som fangstskipper til Ishavet til 1874 da han reiste til en bror som bodde i Hamburg. Sammen med en ung norsk kaptein kom Jakobsen snart efter til Valparaiso, og seilte deretter en tid som styrmann på Amerikas vestkyst, blev så forretningsfører for et bakeri, og senere arbeidet han ved fiskeforretning som han drev sammen med en svensk forretningsmann.

Nu reiste Jakobsen tilbake til Hamburg, og hadde planer om å reise hjem og begynne kulldrift på Spitsbergen, men gjorde nu

bekjentskap med Carl Hagenbeck. Av ham fikk Jakobsen i oppdrag å bringe en eskimofamilje til Tyskland. Han drog til handelsstedet Umanak på Grønland og fikk der endelig beveget 6 eskimoer til å reise med til Tyskland, og førte endelig eskimoene lykkelig hjem etter en tur rundt til de fleste av Europas storbyer. Etter denne ekspedisjon gjorde han flere reiser for Hagenbeck, blandt annet til Grønland og Labrador. Han foretok også flere ekspedisjoner for etnografisk museum i Berlin. I 1881 reiste han til Amerika hvor han i 3 år innsamlet, et meget rikt materiale. Mens han ennå var beskjeftiget med ordningen herav blev en ny ekspedisjon forberedt til Russlad og Sibirien. Ekspedisjonen begynte i 1884, og gikk gjennom Russland, Sibirien, Altaibjergene til Amur, Japan og derfra til Amerika og videre til Europa og kom tilbake høsten 1885. Foruten det innsamlede materiale, med hadde ekspedisjonen flere indianere til Hagenbeck. Sommeren 1887 foretok han en lang reise til det Indiske hav og besøkte de fleste større øer ned til Ny Guinea. Han blev her angrepet av malaria og måtte opgi å reise videre. I 1893 var han en ny tur over i Amerika. Etter sin hjemkomst har Jakobsen bestyrt flere hoteller og restauranter i Hamburg. Han tapte hele sin formue i årene efter krigen.

A. Jakobsen er gift og bor i Hamburg. Hans 4 sønner deltok alle i verdenskrigen og kom fra det med livet, skjønt en av dem som var flyver, styrtet ned med et aeroplan i Frankrike og blev krøpling. I 1890 blev Jakobsen ridder av St. Olavs orden, og har også kongens fortjenstmedalje i gull. Ennskjønt Jakobsen nu er naturalisert tysk undersått, føler han sig dog fremdeles bundet med uløselige bånd til sitt fødested og fødeland. Jakobsen har organisert flere turist- og jaktturen til de arktiske egne, og har selv delvis reist med disse. Endel av hans samlinger er kommet det norske geografiske selskap tilgode, idet hans bøker — hvorav han har utgitt flere — også er oversatt til Vårt sprog.

Han var gift i 1885 med Anna Hedvig Klopffer fra Sachsen.

MORTEN EDVARD ISAKSEN



er født på gården Øvergård i Balsfjord år 1851, av foreldre Isak Mortensen, der kom flyttende med sin far, Morten Persen fra Elverum. Morten Isaksens mor, Ellen Margrete, er født på Seljeelv i Balsfjord og var ekte nordlending. I 1878 blev Isaksen gift med Martha Elisabeth, datter av Lars Andreas Beck og hustru Johanna, født Johansen. I 1868 gjorde Isaksen sin første ishavstur, med skipper Johan Adrian Johannessen, jakt «Lydianna» av Tromsø. God fangst av hvalros og kobbe. — Året

etter reiste han med samme skute som nu førtes av Hans C. Johannessen. Fangsten foregikk først i Karahavet, men isforholdene var meget vanskelig hvorfor fartøiet seilte til Spitsbergen på renfangst. I 1871 var han med skipper Edvard Johannessen, skonnert «Nordland». Dette år seilte de inn den Kariske port og gjennom Karahavet like til munningen av Obj. Da der var lite is fortsattes turen rundt nordenden av Novaja Zemlja. Fangsten var 260 hvalross, fanget i det Kariske hav, samt 18 bjørn og endel storkobbe. Dette var Morten Isaksens første år som harpuner. Senhøstes kom de hjem til Tromsø. Turen hadde vært lang og provianten var nesten sluppet op. Året efter var Isaksen med sitt søskenbarn Johan Karl, født på Seljeelv i Balsfjord, på fangst med jakt «Dragdokka», reder konsul Mack Tromsø. I 1872 reiste han med skipper Johan Myhre, sluppen «Helene» av Tromsø, reder konsul Mack. Fangstfelt på nordsiden av Spitsbergen. Fartøiet blev sammen med flere andre fast i isen ved Gråhuk den 8. september og lå der i 2 måneder sammen med 3 andre fartøier. Jakt «Dragdokka» samt Hemming Andresen og gamle Matillas. 17 mann av besetningen drog fra fartøiene og kom til Cap Tordsen i Isefjord, hvor alle disse døde i vinterens løp av

skjorbuk. Matillas og hans kokk la sig igjen ombord i sitt fartøi og døde der om vinteren. Morten Isaksen hadde også pakket sin sekk for å gå med til Isefjord, men da han skulde forlate skuten, ombestemte han sig. Ved Rensdyrlandsodden lå to fartøier fast. Det største av disse var jakt «Pepita», skipper Nils Johansen, reder Lars Beck fra Balsfjord. Først i november satte der inn med sydvestkuling, så de to fartøier kom løs efter mange strabaser. Besetningene som var igjen ombord i de 4 fartøier som fremdeles lå fast i isen, søkte nu ombord i de to små fartøier som var kommet løs, således at der ombord i «Pepita» var ialt 21 mann og i det annet fartøi som var meget mindre var 17 mann. Uten betenkning tok fartøiene nu på hjemtur, men søkte dog å komme inn til Isefjord for å hente de 17 mann som tidligere var reist dit. På grunn av østlig kuling og frostrøk måtte det opgis å krysse inn fjorden, hvorfor turen til Norge fortsattes. «Pepita» fikk havari i sjøen, og da den endelig kom inn til Hammerfest blev den etterlatt der som forlist. Det fartøi som Isaksen fulgte hjem med, kom til Tromsø juleaften, efter mange stabaser på turen. I 1875 var Isaksen med slupp «Krisvik» av Kristiansund N., Skipperen var Hans Ingebrigtsen fra Tromsø. Fanget på nordsiden av Novaja Zemlja. Året efter med jakt «Johanna Marie», skipper Johan Kjeldsen, reder Holst. Dette år og følgende drev de fangst på Spitsbergens fjorder. I 1878 reiste Isaksen med skipper Hemming Andresen, skøite «Elieser» på nord og østsiden av Spitsbergen, og fanget 120 hvalros i Storfjorden. De var 4 fartøier i lag som hadde samme fangst. Neste år var Isaksen med samme skute og skipper og lastet med hvalross og kobbe ved Spitsbergen. På hjemturen sprang fartøiet lekk, så de stadig måtte bruke pumpe og pøser for å holde skuten lens. Hjemturen tok en måned. I 1880 reiste Isaksen med skipper Bernt Jæger fra Tromsø, kutter «Leif Erikson» fra Sørlandet. Det år lå de på hvitfiskfangst i Kingsbay, der var lite hvitfisk og turen blev helt mislykket. Året efter med skipper Hans Kristensen, skonert «Andenes». Ludvig Sebulonsen var flaggskipper. De var først en tur i Hvitehavet hvor de fanget 1600 sel. Annen tur var de på nordsiden av Spitsbergen, men fikk liten fangst. I 1882 førte Morten Isaksen det nevnte fartøi. Der fangedes ved Novaja Zemlja og hadde en fangst av 250 tønner spekk. I 1883 førte Isaksen jakt «Olivia», reder Hans Beck. Drev fangst ved Novaja Zemlja det

nevnte og følgende år, men isforholdene var meget ugunstige. I 1885 førte Isaksen «Enigheten» av Kristianssund. Han fanget det år ved nordkysten av Novaja Semlja, hvor fartøiet forliste i første dagene av juni. Han lå da 8 mil fra kysten, og fartøiet blev skruet ned av isen. Forliset gikk så hurtig at intet blev reddet, med undtagelse av litt klær som blev fisket op av vannet med hakapiker. Han hadde da ombord 170 storkobbe og ca. 100 tønner spekk. Mannskapet blev optatt og fulgte hjem med jakt «Cesilie Malene», skipper Magnus Arnesen. 1886 førte Isaksen jakt «Spitsbergen», reder Anton Næss, og for dette rederi førte Isaksen fartøier i 29 år. Det første år drev han fangst på Novaja Semlja og i Kariske hav, senere vekselvis Hvitehavet, Spitsbergen og Vesterisen. Etter at han hadde ført «Spitsbergen» i 12 år, fikk han jakt «Grønland», som han førte til 1911. Et av disse år var Isaksen sammen med skipper O. Grødahl, som førte «Søstrene» ved land på Øst-Grønland. På omtrent 75 graders bredde, seilte fartøiene gjennom fordelt is ca. 60 mil op til land. De hadde fangstlag det året og hadde 68 moskusdyr på hver skute samt 2 levende. Forøvrig bestod fangsten av hvalross, bjørn og kobbe. I slutten av august begynte hjemturen. Engang blev de fast i skjellis mens de seilte mellom 2 store isflorer. 3 ganger blev fartøiet helt opskruet av isen. Den siste gang falt fartøiet ned idet isen slaknet, og fikk knekket 4 spanter, men efter iherdigt arbeide blev fartøiet tett så hjemturen kunde fortsettes. Blandt fangsten hadde de med 5 tønner laks som var fanget ved Grønland. Et år var Isaksen ved Frantz Josefs land og fanget der 68 hvalross samt endel kobbe og bjørn. Fra 1911 til 1915 førte han m/k «Doggeren».

Han sluttet nu som fører for Anton Næss's rederi.

1919 var Isaksens siste år på Ishavet, hvor han har drevet uavbrutt i 50 somre. I sitt ekteskap har han hatt 12 barn, hvorav 8 lever, nemlig døtrene Johanna Sivertsen, Magna Bøe og Anna Fagerhaug, sønnene Johan, Isak, Lars, Torleif og Ottar Isaksen. Morten Isaksen er nu en gammel mann, men legemlig frisk og sterk efter sin alder. Han er fremdeles meget interessert i fangstdriftens utvikling. Han bor på sin eiendom Bakkeringen i Balsfjord.

MORTEN A. INGEBRIGTSEN

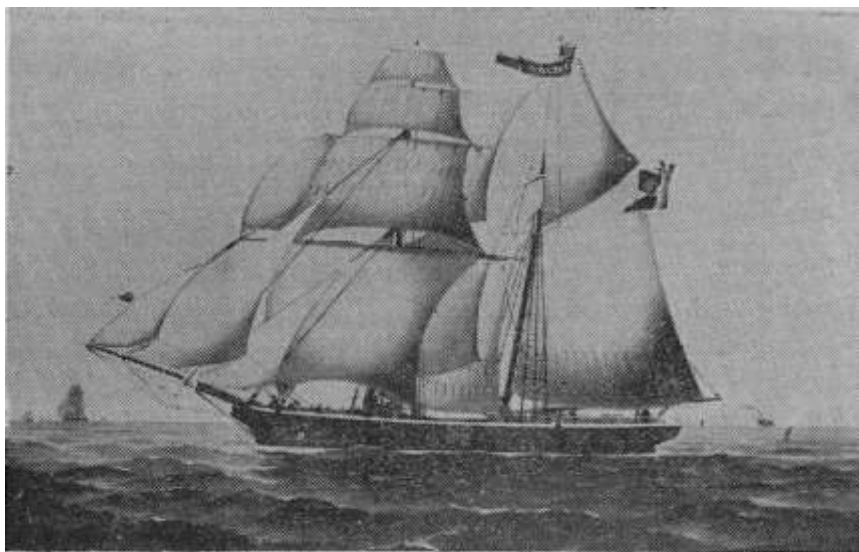
født i Malangen 1848. Begynte i sin ungdom som fisker, og deltok også i torskefiske ved Spitsbergen. I 1882 kjøpte han jakten «Hvidfisk», som da var ganske ny, idet den var bygget i Kristiania 1879. Med dette fartøi drev Ingebrigtsen i en årrekke fangst, dog særlig botlenosefangst og hvidfiskfangst i Spitsbergens fjorde. I 1892 kjøpte Ingebrigtsen hvalfangerdampskibet «Skytten» og begynte nu hvalfangst for egen regning. Nu solgte han «Hvidfisk» til brødrene Svendsen, som fortsatte med samme slags fangst, som fartøiet tidligere hadde vært benyttet til.

Ingebrigtsen var heldig som fangstskipper, såvel mens han førte «Hvidfisk» som senere på hvalfangst med «Skytten». I 1899 førte han en svensk videnskapsekspedisjon til Bjørnøya. Han drev hvalfangsten fra stasjon i Troldfjord på Rolfsø til 1903, og flyttet senere til Bjørnøya og drev derfra i noen år. Senere har han vært bestyrer av hvalstasjon i Sydafrika. Etter noen års virke der kom han hjem, og slog sig ned som privatmann ved hovedstaden. Under sin ishavs- og hvalfangst heroppe bodde Ingebrigtsen her i byen, hvor han eiet 2 gårde. Før han begynte i Sydhavet flyttet han med familien sydover, og solgte sine eiendommer her. Årene 1923–25 var Ingebriktsen atter oppe på Spitsbergen, for å drive hvidfiskfangst med leiet fartøi, men var meget uheldig med hensyn til fangst. Ingebrigtsen var en usedvanlig ivrig fangstmann, og med sine svære legemskrefter tok han ofte riktige «skippertak». Ingebriktsen hadde 5 barn, 2 gutter og 3 piker. Den eldste sønn Andreas driver nu hvalfangst i Sydhavet.

Ingebriktsen var et meget aktivt medlem av skipperforeningen, og var blandt annet formann i skipperforeningens sjømannskasse fra den var stiftet og til omkring århundreskiftet.

Ingebriktsen lever ennu og bor ved Oslo, men er nu sykelig og hans åndsevner har tapt sig betydelig.

Ingebriktsen var en grei og hyggelig mann å omgås, ærlig og rett frem i sin ferd, og hans iver og pågåenhet under fangst, var nesten enestående.



Skonnert «Andenæs»

JOHAN ADRIAN JOHANNESSEN

var født i Balsfjord omkring 1815. Han drev som fisker og gårdbruker til omkring 1850. Han kjøpte da et lite jaktfartøi «Møllerpigen» hvormed han drev håkjerringfiske og fangst. Et år fikk Johannessen sitt fartøi skadet i isen ved Sydkap, men satte taljer i en stor isdregg som var festet i en storis, og fikk fartøiet krenget over så lekken kunne stoppes med seilduk og bord. I 1858 fikk han høire skulder og arm skadet ved vådeskudd i fangstbåten. —

I 1866 kjøpte han eiendommen Hungeren ved Tromsøysundet, hvor sønnen, den bekjente ishavsskipper Søren Johannessen senere bosatte sig. I 1868 fikk J. Johannessen et øie ødelagt, idet en knallperle gikk inn i øiet. Etter dette deltok han ikke selv i ishavsfart som skipper.

Efter «Møllerpigen» kjøpte han «Elida» og senere jakt «Elvine» og «Lydianna». Til sine sønner, Hans, Søren og Edvard kjøpte han jakt «Cecilie» og skonnert «Nordland». Han var en merkelig netthendt mann, som selv reparerte omtrent alt mulig til sin gård, og sålangt han kunde få tid, også båter fangstredskaper m. m. Johan Adrian Johannessen døde på sin gård Sandøira i Balsfjord i 1898.

Hans sønn Hans C. Johannessen er omtalt annetsteds i heftet.

OLE ADOLF ALVIG

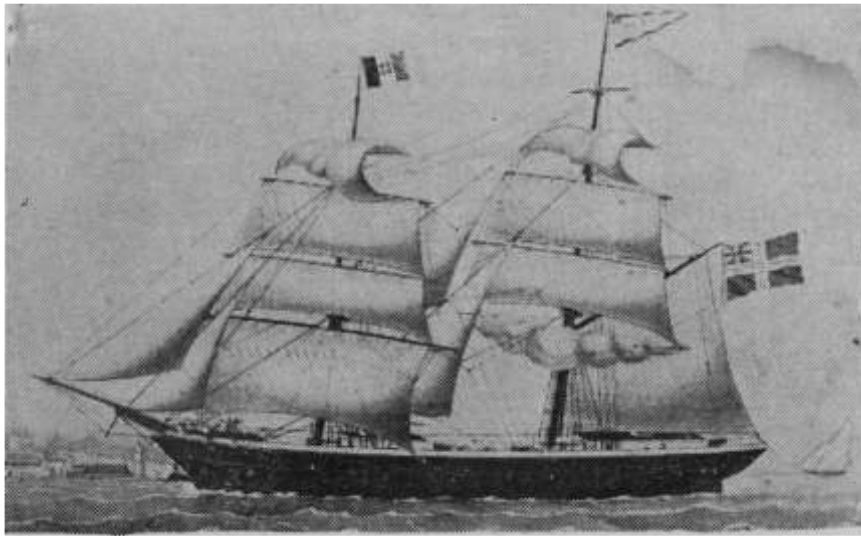
født 3. januar 1863 i Haugesund av foreldre Peder Olsen Alvig og hustru, født Kristin. I sin ungdom reiste han tilsjøss med større seilskiber, men måtte etter få års forløp opgi sjøen, da han pådrog sig en knekk som han mindtes så å si hele sitt liv. Etter å ha sluttet sin sjøfart begynte han på Hauges skibsverft, hvor hans far var ansatt som formann. I 80-årene fikk hans far ansettelse ved Tromsø skibsverft. I de følgende år blev der ved verftet bygget en hel del større og mindre fartøier, blandt andre den



kjente ishavsjakt «Berntine» som var et ualmindelig pent og velseilende fartøi. I 1893 reiste Alvig tilbake til Haugesund hvor han fikk utdannelse i tegning m. v. til skibsbygning.

Hans første tegning var av den vakre slupp «Malygen» som blev bygget i Tromsø. Ved utstillingen i Tromsø 1894 fikk Alvig sølvmedalje for sine utmerkede tegninger. Senere utførte han en rekke tegninger av skibe såvel til Russland som vistnok også til Sverige. For disse tegninger fikk Alvig flere diplomer. I den tid han var verftsmester ved verftet blev blandt annet bygget det lille fiskedampskib «Kjølva». Da faren blev så gammel at han ikke kunde greie med alt alene, blev Ole Alvig byggmester. Denne stilling innehadde han til 1907 da han sluttet, efter 25 års tjeneste

Alvig startet nu et verft for egen regning det senere Tøllefsens verft som han forestod til sin død i september 1912. Efter hans død overtok sønnene Oskar og Georg verftet som de drev til Georg døde i 1916. Alvig blev gift i 1886 med Johanna, født Olsen og de hadde i deres ekteskap 5 barn, 3 sønner og 2 døtre. Sønnene Georg døde sommeren 1916 og Oskar døde i 1924, mens han førte det store dampskib «Bessa» som dengang vistnok var Norges største lastedampskib. En datter døde i ung alder og en annen er gift og bor i Oslo. Den yngste sønn er ansatt som skibssingeniør i Amerika.

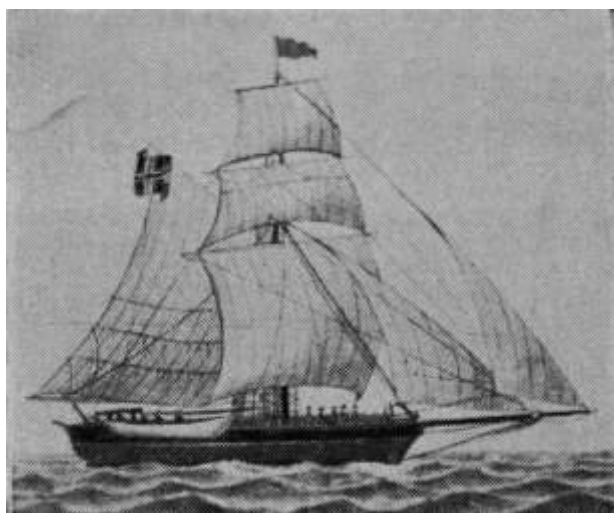


Briggen «Peter»

ALBERT ALBRETSON

var født i Tromsø 1852, gikk tilsjøs i 1869, først med skonnert «Andenes», gamle kaptein Høegh, senere med «Tromsø», kaptein Jakobsen. Derefter seilte han noen år med utenlandske skib, blev 1875 fører av skonnertbrigg «Johan Ludvig» av Bergen, og efter dette fartøis forlis i Middelhavet 1876, førte han briggen «Peter» av Tromsø. Den første tur med dette fartøi var fra Vardø t Leith, med avseiling fra Vardø 3. juledag 1876. Den siste tur var til Vestindien og derfra til Oslo hvor briggen blev solgt våre 1879. Dette var det siste seilskib fra Tromsø som benyttedes utenriks fart. Siden førte Albrethson i 20 år forskjellige fartøier fra Glasgow hvor han så bosatte sig og senere har drevet som forretningsmann i nevnte by. I 1876 ektet han i Liverpool Ad Mary Mac Bride, med hvem han har hatt 4 barn, hvorav 1 søn deltok i verdenskrigen fra begynnelsen til krigens slutt.

Albrethson lever og bor i Glasgow, og besøkte sitt fødested i 1928 og deltok i 17. maitoget for første gang på omtrent 40 år.



Jakten «Danoline»

SØREN JOHANNES KIIL KRÆMER

var født i Melvik i Tromsøysund i 1847. — Han reiste i sine yngre år tilsjøss i utenriks fart og senere som ishavsfarar. Som skipper i ishavsfart begynte Kræmer i 1887 da han førte jakt «Siggen». I 1888-89 overvintret han i Virgo havn på Danskeøen med en engelsk herre, mr. Arnold Pike. Han reiste senere som fører av «Siggen» til 1902. I 1903 førte han d/s «Viktoria» på fangsttur. Etter denne tur reiste Kræmer senere mest som los med turistskib og videnskapelige ekspedisjoner, samt kullbåter i fart på Spitsbergen. Dog var han i 1912 en tur med kutter «Autumn» på østgrønland, og i 1916 førte han m/k «Melvik» på fangst. I 1922 var hans siste tur til Spitsbergen som los med en kullbåt. — Kræmer var gift med Josefine Lathi og hadde to sønner og en datter, som levet til den voksne alder. Datteren bor i Amerika. Den ene sønn, Sigurd, er død og en annen sønn, Waldemar, driver fremdeles fangst på Ishavet. Søren Kræmer døde den 4. april 1923-

SIVERT BOTOLFSEN



var født i Sogn den 29. september 1847. I 1850 flyttet han med sine foreldre til Romsdalen hvor hans far nu bosatte sig. Omkring 15 år gammel reiste han tilsjøs og fortsatte i utenriksfart i tre år. I 18 årsalderen leiet han fartøi og reiste med dette som fiskekjøper til fiskeværene i Lofoten og Finnmark. Denne forretning drev Botolfson til han flyttet til Tromsø og kjøpte jakt «Fidentia». Med dette fartøi drev han om sommeren torskefiske ved Spitsbergen, og drev ellers fiskekjøp og fraktfart den største tid av året. Fra 1880 begynte

Botolfson å drive selfangst med samme fartøi. Han kjøpte også skøite «Søvig», som han dog snart efter overdrog til Jens O. Stenbro. I 1885 eiet Botolfson jaktene «Håbet», «Sønnernes prøve» og «Aurora». Nevnte år kjøpte han vraket av den store jakt «Søstrene» som hadde forlist ved Honningsvåg. Dette fartøi blev nu reparert i Tromsø og rigget som galeas. I noen år eiet han også de to jakter «Marie» og «Elida». På tur hjem fra Ishavet med full fangst i 1894 med jakt «Håbet» forliste denne på Finnmarken. I disse år hadde Botolfson flere uheld med at fangsturene slo feil for flere fartøier, således at det gikk tilbake økonomisk. I 1896 førte han selv «Søstrene» og var da det første fartøi som møtte «Fram» da denne kom løs av isen. Ved den anledning drev Botolfson fangst på henimot 81 grader N. br.

Botolfsons siste fartøi var kutter «Sterling», som blev solgt til Russland i 1911. Den siste ishavstur var Botolfson med sin sønn Sverre, som førte m/s «Bellsund». Siden drev han landarbeide, delvis på sin eiendom Guleng, men også almindelig dagarbeide. Under arbeide kom han tilskade, og fikk svære brandsår. Efter dette var Botolfson syk, og døde i januar 1917.



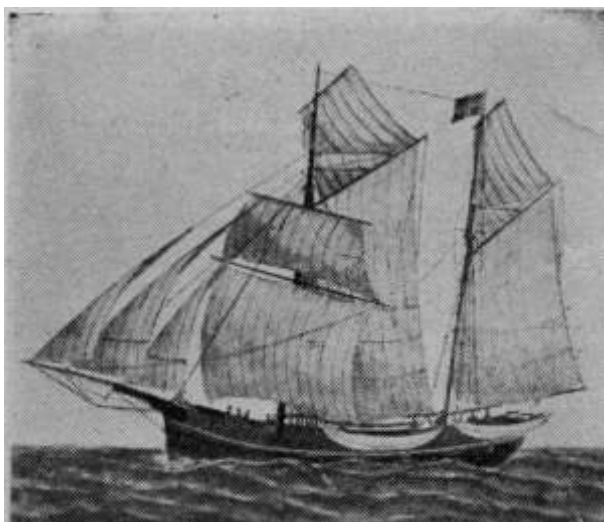
Galeasen «Søstrene»

Botolfsen blev gift i 1878. Hans første hustru døde barnløs efter et års ekteskap. I 1888 giftet han sig med Oliva, født Aas, fra Løksletta i Skjervøy. I dette ekteskap var der 7 barn samt en pleiedatter. Den eldste sønn, Martin, reiste som styrmann med motorskib «Hvalrossen», som var utrustet av Otto Sverdrup for fangst på og ved Grønland. Fartøiet forsvandt imidlertid med hele sitt mannskap på denne tur.

En annen sønn, Sverre, har drevet ishavsfart i over 20 år, den vesentligste tid som fører eller harpuner. I 1913 da han førte slupp «Løvensjold» bragte han hjem en av de første kinematograffilms fra Ishavet.

En av Sivert Botolfsens sønner er død. De øvrige driver sjøen som næringsvei. En datter er gift og bosatt i Tromsø.

Botolfsen var i mange år medlem av skipperforeningen. Han var aktet av sine kolleger, som en dyktig og sindig sjømann, som ikke lett blev bragt ut likevekt, tiltross for at han i senere år hadde det ene økonomiske uheld efter det annet.



«Willam»

NILS JOHNSEN

var født 4. juni 1838 på Seljeelv i Balsfjord. Han var gift med Amalie, født Torbergsen. Ektefellene hadde ingen barn.

Han begynte sin ishavsfart i 1857. Han gjorde sin første tur med briggen «Jan Mayn» av Tromsø. Reiste i to år som harpuner med Søren Zakariassen, deretter i kompaniskap med gamle Ludvig Mack med jakten «Lydianna», overtok senere dette fartøi som han forliste på Spitsbergen i 1880. Han anskaffet sig da et annet fartøi med samme navn og førte dette til han forliste ved Russeøene (Storfjorden). Samme år hadde han 2 tyske videnskapsmenn med, nemlig Kuckenthal og Walter, og erholdt for denne tur diplom. Johnsen lot nu bygge en ny jakt «Berntine» ved Tromsø verft og reiste med denne inntil han i 1905 solgte fartøiet til Vardø. Nils Johnsen døde i 1913.

Han var i en årrekke medlem av Tromsø Skipperforening og medlem av bestyrelsen. I de siste år han levet var han æresmedlem av foreningen.

MARCUS A JOHNSEN

født den 17. mai 1841 i Ibestad på gården Bolla.

Johnsen drev fiskeri til sitt 21. år. Reiste så til Tromsø hvor han kjøpte jakten «Anna Regine», med hvilken han drev bankfiske og fiskeforretning i omtrent 4 år. I 25-årsalderen begynte Johnsen å drive på Ishavet med jakt «Diana» som han førte i 6 å 7 år. Deretter førte han jakt «Bjona» i 6 år. «Bjona-hamn» på Spitsbergen har fått navn etter dette fartøi. I 1882 var «Bjona» leiet av professor Nathorst og baron De Geer på en videnskapelig tur til Spitsbergen.



1885 forliste «Bjona» i pakkisen utenfor Isefjord. Johnsen kjøpte nu jakt «Lofoten» og drev med denne i 5 år til 1890, da den forliste ved Spitsbergens østkyst. Det siste fartøi Johnsen hadde var kutter «Ekselsior», som han førte i 4 år. 1898–99 reiste han som islos med den russiske gradmålingsekspedisjons skib «Ledokol» til Storfjorden og Hinlopenstredet. Johnsen var i 5 år islos med d/s «Lofoten i turistfart Østisen—Kong Karls Land og Frantz Josefs Land—Novaja Zemlja. Dessuten har Johnsen faret med mange turistskib og videnskapelige ekspedisjoner som islos. Deriblandt en yacht som førte den italienske dronning til Spitsbergen. I 1905 reiste han med et tysk skib til Obj, (Sibiria), som los. Under verdenskrigen reiste Johnsen — 76 år gammel — over til Amerika i 1917 og derfra med lasteskib til Obj. Da han kom hjem fra denne tur, la han op og sluttet sitt virke på sjøen.

Markus Johnsen er den eneste av Skipperforeningens stiftere som nu lever. Han har i en årrekke vært knyttet til foreningens bestyrelse og likeledes til Skipperforeningens sjømannskasse, som styremedlem og formann. Som følge av tiltakende alderdomssvak-

het har Johnsen ikke i de siste år kunnet delta aktivt i foreningens møter, men følger fremdeles med interesse foreningens arbeide. Han står nu som æresmedlem av foreningen.

Johnsen var gift 25. oktober 1866 med Serine, født Brandt, født i Tromsø 16. februar 1845.

I ekteskapet har Johnsen hatt 11 barn, 5 sønner og 6 døtre, hvorav 2 sønner og 4 døtre fremdeles lever. I 1926 feiret Johnsen og hustru diamantbryllup. Begge ektefeller lever fremdeles.

OVE DINES ELLINGSEN HØEGH



Skibsfører Ove Dines Ellingsen Høegh, født 13. april 1835 på Sortland i Vesterålen — død 23. november 1894 på Tromsø.

Høegh gikk tilsjøs som 14 års gutt fra Bergen, for som styrmann med kapteinene Albrechtson og Wilh. Holmboe, blev først i 60-årene fører av parkettbåten skonnert «Ariel», som nu fikk navnet «Andenes», og gikk på Middelhavet for rederi her i byen — hovedreder P. Hanssen & Co. I 1871 blev Høegh fører av briggen «Peter», som han hadde til han blev ansatt i Tromsø Amts Damp-

skibsselskap, for hvilket selskap han i 1875 var nede i Trondhjem og tilså bygningen av d/s «Senjen. Dette skib førte han inntil han i 1894 var å tilså bygningen av d/s «Trondenæs», som han så hadde til sin død høsten samme år.

JOHANNES BOTTOLFSEN

født i Veø prestegjeld i 1862. Kokk på Storeggen utenfor Ålesund med en bankskøite «Brødrene», som hans far hadde bygget i 1877. Det var hans første sjøreise — 15 år gammel. Året etter — i 16-årsalderen — kom han til Tromsø og reiste med broren, Sivert Bottolfsen med jakten «Fidenza» på Finnmark på fiskeopkjøp. Johs. Bottolfsen var med som salter. Om sommeren var han på torskefiske under Spitsbergen i Green Harbour. Herunder reddet han en båt i Sassenbay, da 4 mann var på renfangst. Båten drev av med proviant, geværer og ammunisjon, mens de 4 mann lå og sov. Da 16-åringen våknet og så ulykken, staket han sig først utover et stykke på et isflak, derefter svømte han mellom isflakene ut til båten, kom sig op og rodde båten iland. Hvis ikke båten med den dyre last var blitt reddet, vilde alle 4 mann ha sultet ihjel.

I 1880 mønstret han fra Tromsø med en engelskmann, barkskibet «Baron Hill», og reiste med det et års tid. Derefter mønstret han med en bark fra Bristol, men hadde bare vært ute i 3 uker og kom inn til Wemuth i Kanada som vrak. Både mannskapsruffen, skansebekledningen og båter var gått overbord, skuta var sprunget lekk — og pumpene uklar. I Wemuth blev så hele mannskapet avmønstret.

Neste engelske steamer var «Nothing Hill» av Liverpool, tilhørende dobbeltskruelinjen, og stod ombord der et år, — og førte hester og tropper til Alexandria under krigen i Egypten, chartret av den engelske stat. Ved flåtestasjonen Kap Gode Håp Seemans Bay blev vi innredet for å innta tropper og hester. Vi manglet en mann av besetningen, og kapteinen kompletterte det da med en mann som det viste sig hadde småkoppene. Lasarett blev bygget akter på hekken, og den eldste av matrosene blev satt der som sykepasser. Straks efter fikk også stuerten koppene, men nu blev det heldigvis stopp, og skibet gikk videre til Alexandria. Kommet til Adén fikk man ordre til å gå utover til Bombay med tropper og hester, da fred var inntrådt.

Fra Bombay tok båten last for Liverpool.

Derefter mønstret han med en Glasgow-fullrigger «East Lothsen» til Ny Seeland og derfra til Calcutta og til Dundee i Skot-

land og så hjem til Tromsø, og fortsatte som fører av brorens fartøi «Marie» annen tur på Ishavet.

Senere var han fører for forskjellige av brorens fartøier. Den siste var galeas «Søsteren», og drev fangst i 9 somre.

Han var også med Wellmans første ekspedisjon og førte ekspedisjonsskipet «Ragnvald Jarl». Det var Wellmans hensikt å nå



polen med hunder, da han tenkte sig polhavet som fast, solid is, kranset med litt pakkis. Han måtte straks opgi sin idé, og neste år forsøkte han sig som bekjent forgjeves med ballong.

I 1895 blev han styrmann i Tromsø Amts Dampskibsselskap, og seilte som styrmann i 3 1/2 år, fikk så gamle «Tromsø» å føre, derefter «Lyngen», så den nye «Senjen», og den siste båt var «Skjærvø», som han hadde i 11 år til 1920, da han blev ansatt som ekspeditør i Harstad.

Johs. Bottolfsen blev gift i Tromsø i 1888 med Elise Øien, datter av lærer Øien, Kalfjord, og hadde i ekteskapet 7 barn, 5 gutter og 2 piker. Den eldste, Bjarne, var tilsjøs i 8 år, kom hjem og tok styrmanns- og skipsførereksamen, var fører en kort tid av en lastebåt «Fagertind». Rederiet gikk fallitt, og den unge mann mistet sin plass. Han overtok da bruket ute på Nord-Fugløy, hvor han fremdeles er.

Den nesteldste sønn, John, var utdannet ingeniør og er nu driftsingeniør i Glomfjord. En gutt er i Amerika, en hjemme i Harstad, og de to piker er død. Hustruen døde i 1917.

I 1920 giftet han sig igjen med Anna Eriksen, datter av skibsbyggmester Eriksen i Kristiansund.

Fra et par av sine ishavsreiser har kaptein Johs. Bottolfsen fortalt nedenfor anførte historier, som er av betydelig interesse, og som skildrer faktiske tildragelser fra ishavsfarten.

År 1893 da Nansen reiste på sin polarferd med «Fram», gikk reisen gjennom Jugorstredet og videre østover langs Sibirias kyster. Jeg kom hjem fra fangsttur til Vesterisen med galeas «Søstrene», med full fangst. Tok hyre med en engelsk yacht «Blencatra», lord Poopham for reise til Jeniseifloden, som islos og 3. styrmann.

Mr. Poopham var en god venn av Nansen, og hadde med ombord 60 tonn kull, som skulde skiftes over på «Fram» ved Dicksonøya. Da «Blencatra» kom til Jugorstredet i midten av juli, fikk man meddelelse av den russiske prest der, om at «Fram» var passert 12 dager tidligere. Da vi kom til Dicksonøya, var isen tett-pakket omkring øya, og «Fram» var ikke å se. Den hadde gått videre i nordostlig retning, og vi kunde se åpent vann i denne retning. Foruten «Blencatra» var der 5 andre engelske skib i følge til Jeniseifloden, deriblandt en lastebåt på 2000 tonn, lastet med jernbaneskinner til den nye sibiriske jernbane. Samme slags last hadde også de øvrige skib, (4 flodbåter bygget i England for flodtrafikken). Mr. Poopham og ekspedisjonens leder Mr. Wiggins, hadde påtatt sig å bringe lasten frem til Jenisei, og 30 mil op gjennom floden. Dette var visstnok den første vareforsendelse, som var kommet frem til Jenisei denne vei.

Da man passerte Jugorstredet på vei vestover, fikk vi posten fra «Fram» med tilbake til Norge.

I 1897 reiste jeg om sommeren, med Vesteraalskes dampskib «Lofoten» i turisttrafikk på Spitsbergen. På Adventbay-nesset blev der opført en turisthytte. D/s «Lofoten» gikk i ukentlig rute mellom Hammerfest og Adventbay. Farten på kysten av Spitsbergen blev utført av den lille dampbåt «Express», som skulde befordre turistene omkring på jakt og andre sportsreiser. Hver annen uke gjorde dette fartøi en reise til Virgohavn med post til Andrées ballongparti. På grunn av ugunstig vær, blev der dog ikke startet noen ballongflukt denne sommer.

På Hotellnesset (Adventbay) lå en engelsk ekspedisjon ledet av Sir Martin Conway, som kartla det indre av Spitsbergenlandet. Utpå sommeren leiet Conway d/s «Express», som jeg førte, for å undersøke den nordlige kyst av Vest-Spitsbergen. Ved Valdenøya, utenfor Nordkapp på Spitsbergen, var jeg sammen med Sir Conway oppe på toppen av øya og så utover ismarkene med kikkert. Sir Conway så da et skib ute i isbaksen. Jeg så det også, men kunde ikke tro at det var annet enn en storis. Senere fikk vi dog visshet for at det var et skib, nemlig polarskibet «Fram». Min bror Sivert, som lå på fangst nordenfor Moffen, var den første som kom i forbindelse med fartøiet og kunde bringe polarfarerne etterretning fra Norge.

Da vi med «Express» kom tilbake til Adventbay, var turist-sesongen forbi, og vi gjorde oss nu ferdig for hjemreise med «Express». 2 av deltagerne i Conway-ekspedisjonen, Mr. Garwoth og Mr. Beatty, leiet da båten, idet de på hjemturen vilde forsøke å bestige Horntsundtinden.

«Express» ankret op inne på Hornsund og så begynte tindebestigningen. Jeg og en matros fra fartøiet blev med, og efter flere timers vandring over isbreer kom vi til foten av fjellet. Været blev nu usiktbart, så vi måtte slå telt på breen og lå der i 4 døgn. Nu begynte provianten å slippe op, hvorfor vi to mann fra fartøiet gikk tilbake for å hente op mere proviant. Turen ned gikk godt, og efter at vi hadde fått med så meget mat vi kunde bære, gikk vi op igjen. Vi var bundet sammen med et tau 5–6 meter langt. På turen op, med tung ransel på ryggen, brast isskorpen under mig og jeg falt ned i en revne i breen, som jeg ikke kunde se bunn i. Jeg blev hengende i tauet, da min kamerat hadde hugget

hælene fast, og således blev jeg hengende. Jeg kom efter svære anstrengelser op igjen fra den åpne grav.

Ved vår tilbakekomst til de engelske sportsmenn, begynte fjellbestigningen. Garwoth var tindebestiger, men den annen ikke. Det gikk bra opover, cg vi nådde op til en høide av 4440 fot, således at toppen var omtrent 60 fot høiere. Nu var det umulig å komme høiere, da fjelltoppen var glatt og bratt som et oksehorn.

Da vi kom litt lengere ned forsvant tåken, og Mr. Beatty blev så forferdet over fjellets steile sider, at han la sig ned på isen og gråt. Vi måtte da fire ham ned med tauget, mens han lå på ryggen med lukkede øine. Heldigvis kom vi dog alle uskadt ombord efter denne tur.

På hjemreisen hadde vi et svært uvær, så det blev en stri tårn ombord i den lille båten, hvor både maskinrummet og kahytten holdt på å fylles av sjøvann. Vi var dog så heldige at vi alle kom hjem i god behold, men passasjerene hadde vært meget syke og engstelige på grunn av uværet og sjøsyken.

KJENTE TROMSØSKIPPERE, HVOR BIOGRAFI MANGLER



Havnefogd Ludvigsen



Ole Næssø



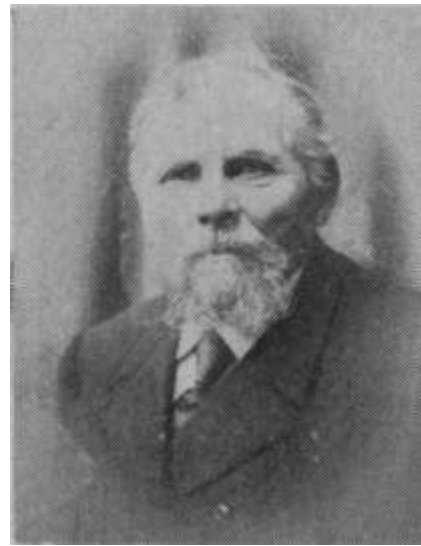
Wilhelm Holmboe



Erik Ulve



Johannes Nilsen



Johan Hagerup

RED: DE NEDENFOR ANFØRTE RETTELSE ER FORETATT I
DEN DIGITALE UTGAVE.

R E T T E L S E R :

Side 4, 7de linje ovenfra, står *bør nu*, skal stå *bød nu*. S. 7, 2den linje ovenfra står kr. 14.00 pr. 1000 gir kr. 43.904,00, skal være kr. 14.00 pr. 100 gir kr. 15.904.00. S. 9, 9de linje ovenfra står *Grønbeck*, skal være *Rønbeck*. S. 21, under billedet, står *Briggen Peter*, skal være *Jan Mayn*. S. 22, 14de linje ovenfra, står *Facksen*, skal stå *Focksen*. S. 24, 17de linje ovenfra, står *Hamvik*, skal stå *Gamvik*. S. 26, 6te linje nedenfra står 1878, skal være 1879. S. 32, 6te linje kommet foran 5te linje. S. 38, 3die linje nedenfra står *ældste*, skal stå *næstældste*. S. 39, 4de linje ovenfra står *Riiser*, skal være *Ruser*. S. 40, 10de linje ovenfra står *Næser*, skal være *Vaser*. S. 41, 13de linje nedenfra står *istandbragt*, skal være *istandsat*. S. 41, 9de linje nedenfra står *russekjølen*, skal stå *Russekjeilen*. S. 43, 5te linje ovenfra utgår ordet *ikke*. S. 66, 14de linje nedenfra står *elder*, skal stå *leder*. S. 68, 5te linje ovenfra står *Altmanna*, skal være *Altmann*. S. 83, 12te linje ovenfra står *sendte* båten, skal stå *rodde* båten.

