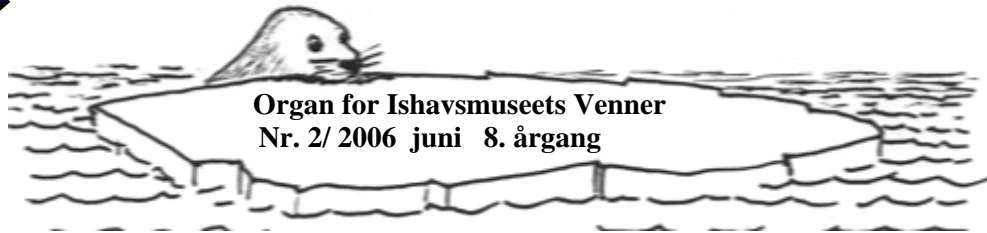


ISFLAKET



Gode lesar!

Eg har ikkje vore på ishavet, men eg voks opp i eit miljø der nesten alle andre mannfolk hadde vore på selfangst. Slik fekk eg historiene inn frå ung alder. For der er historier. Dramatiske, karakteriserande, komiske historier. Enno er der folk som kan fortelje dei. Lite er nedskrive så langt eg kjenner til. Men eg har lyst å nemne eit unntak. Det er Richard Bergh si glimrande bok frå 1981; med tittelen "Ein gong ei ishavsbøyg". Anekdotane er med som krydder i det Bergh skriv om ishavsskuter og fangstmenn frå Tjørvåg. I dette nummeret har vi tillate oss å bruke nokre av sogene frå den boka.

Elles har vi med to artiklar av Magnus Sefland. Den eine handlar om «Malula» av Haugesund; seinare «Selis». Sefland har funne fram nytt og spennande stoff om den tidlegaste historia til denne skuta. I den andre artikkelen skriv Sefland om ei spesiell form for galskap; nemleg interessa for polarområda i vid forstand. Han knyter det til nordlendingen Kjell Kjær som mellom anna skriv mykje om ishavsskuter for tidsskriftet Polar Record.

I serien «Skuter som forliste» har Sigbjørn Røren leita fram sjøforklaringa etter «Kviting» frå Hjørungavåg sitt forlis i Danskestretet i 1935. Det er spesielt å lese desse orda. Vi kjem tett på hendingane.

Frå Ishavsmuseet sitt rikholdige arkiv har vi med eit intervju journalist Anton Iversen gjorde i 1976 med veteranen Bernhard Myklebust frå Fiskåbygd, og ein artikkel Benjamin Brandal skreiv om ein tur i Danskestretet i 1917.

Webjørn Landmark har vore i bokhylla og omtalar boka han fann der. Det er dansken Peter Tutein si bok «Dramaet i storisen»; om ei hending på Grønland i 1923. Landmark knyter omtalen til eit originalbrev frå den ekspedisjonen som er her på Ishavsmuseet.

Helge Ødegård skriv om ein tur i Vestisen med "Buskø" i 1940. Dei fekk melding om at det var krig og at tyskarane hadde invadert Noreg medan dei låg der oppe i fangst.

Ruben J. Brandal fortel frå ein tur til Vest-Grønland med "Signalhorn" etter kvalross i 1939.

Vi takkar alle som skriv for oss og ynskjer lesarane våre og alle andre ein god sommar.

Brandal 22.6.06 Finn Sindre Eliassen, redaktør.

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Johan Ole Brandal - formann, Margit Skeide, Tor Riise – kasserar,
Hans Petter Brandal sekretær, Jan Bigset, Oddfrid Kleppe, Ottar M. Brandal.
Isflaket: Finn Sindre Eliassen, Havtor Hovset og Webjørn Landmark
Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL - <http://home.no.net/ishavsmv>

Årets sommarsesong på Ishavsmuseet er godt i gang, og turistar frå inn og utland har begynt å finne vegen til Brandal.

Det er i år 25 år sidan stiftinga Ishavsmuseet Aarvak vart eit faktum og «Aarvak» kom inn Breisundet med ein armada av småbåtar kring seg. «Aarvak» var komen heim etter 13 år heimehøyrande i Balsfjord.



Ishavsmuseet vil markere dette ved eit seinare høve i år. Går alt etter planen, vil også skuta få sitt etterlengta vernebygg i jubileumsåret. Grunna hardt press i marknaden og høgt stigande stålprisar, har arbeidet med bygget drege litt ut. Hareid kommune har heile tida vore svært positive til dette bygget, og har no stilt kommunal lånegaranti for at ikkje arbeidet skal bli utsett endå meir.

Ishavsmuseet blir stadig meir populært som reisemål for bedrifter og turoperatørar. Nytt i år er at Ishavsmuseet har fått æra av å vere med i Matfestivalen i Ålesund. Museet arrangerer Ishavskveld to kveldar på rad under festivalen. Her blir gjestene tekne med i båt frå Ålesund til Brandal for omvising og servering av god mat. På menyen finn ein naturlegvis selkjøtt i tillegg til andre delikatesser frå havet. Høyrest dette spanande ut for di bedrift eller organisasjon, kan du ta kontakt med museet.

Vidare freistar vi å få til eit samarbeid med cruisebåtar som gjestar Ålesund om å gi dei ei liknande oppleving med ein ramsalt tur til Brandal.

Ishavskveld blir det også på museet i oktober i Hareidsstemne-veka. 18. oktober bør du sette av i kalenderen alt no. Tema for årets kveld er "okkupasjonen 75 år etter" og tar føre seg hendinga då Noreg freista å okkupere land på Nordaust-Grønland i 1931. Med oss i programmet har vi Ivar Ytreland, Peter Schmidt Mikkelsen og John Giæver jr.

Frametter sommaren og hausten vil det vere dugnadsdag på museet kvar tysdag. Vi treng all den hjelp vi kan få, og set umåteleg stor pris på om du vil kome å hjelpe til. Dugnadsgjengen har det kjeft denne dagen med ulike arbeidsoppgåver. Ishavsskrønene sit også laust over ei krus kaffi.

Som medlem i Ishavsmuseets venner og lesar av Isflaket er du med å støttar arbeidet vårt i form av medlemskontingent. Arbeidet Venneforeininga legg ned i dette, er svært viktig for oss både med tanke på formidlinga av polarhistoria og den økonomiske støtta Ishavsmuseet får. Har du ein nabo eller ven som burde vore medlem? Du kan kontakte oss på tlf 700 92004 eller ishav@frisurf.no så sender vi Isflaket med medlemsgiro.

For nokre år sidan fekk Ishavsmuseet støtte for å vere eit senter for ei polar filmsamling. Samlinga veks stadig, men vi er svært interesserte i meir film til samlinga. Har du ein gamal eller ny amatørfilm frå polarområda, vil vi gjerne låne denne til kopiering.

For nyhende og arrangement på museet kan du følgje med på www.ishavsmuseet.no
God sommar til alle lesarar av Isflaket. Ta turen til Ishavsmuseet i sommar.

Webjørn

Barnebarn til *Malula*

Av Magnus Sefland

Ishavsskuta

Historia om ishavsskuta *Malula* fell i to klart fråskilde bolkar. Første bolken var tida frå 1918 til 1932. Då bar skuta namnet *Malula* og høyrde heime i haugesundsområdet. I den tida var skipper og mannskap ofte sunnmøringar. Den andre bolken var frå 1932 til skuta enda sine dagar i ei tragisk krigshending på Svalbard i 1942. I den tida bar skuta namnet *Selis* og høyrde heime i Nord-Norge, registrert i Tromsø. *Selis*-perioden er godt dokumentert. Tore Topp i Hamar er svigerson til skipper og reiar Ludolf Schjelderup frå Bodø, som var medeigar i *Selis*. Topp har teke vare på arkivet etter Schjelderup-reiarlaget.

Dokumentasjon

Skuta si historie før 1932 har ein berre meir spreidd dokumentasjon på. *Register over Norges handelsflåte 1920* fortel at *Malula* vart bygd ved Knut Skaalas verkstad i Rosendal i 1917 og at eigar i 1920 var Espevær Fangst og Fiskeriselskap A/S, ved Berner Garvik, i Espevær i Sunnhordland.

Mange vil kjenne omtalen av *Malula/Selis* i Trygve Nordanger si bok om uveret, forlisa og bergingaksjonen under overseglinga til fangstfeltet ved Newfoundland i 1939 (*Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939. Åtte små skuter fra Norge* (1980)). Den innleiande omtalen av *Malula/Selis* i boka gjev inntrykk av at skuta vart levert til ein ishavsreiar ved Arkhangelsk i Russland og høyrde heime der dei første par åra. Skuta skal ha fått namnet *Malula* etter dotter til reiaren. Reiaren skal etter ei tid ha reist til Amerika. Han skal ha kome til Norge med skuta, som han skal ha lagt igjen etter seg i Norge, før han skal ha reist vidare. Så langt hovudtrekka i Nordanger si framstilling.

Dette var ei uroleg tid i russisk historie. Ein må rekne med at opplysningar kunne vere ryktebaserte og slik heller omtrentlege, kanskje også medvite desinformative. Opplysningane stemmer ikkje heilt med opplysningar i skipsregisterpapira som finst i Schjelderup-arkivet hos Tore Topp. Etter skipsregisterpapira vart *Malula* levert i juni 1918 til ein person med namnet Harald Nilsen, adresse Kristiania. Først ved årsskiftet 1918/19 kom Espevær Fangst og Fiskeriselskap A/S ved Berner Garvik inn som eigar og korresponderande reiar. I 1921 gjekk skuta over til D/S A/S Solvang (Chr. Haaland) i Haugesund. I 1923 gjekk skuta over til eit anna haugesundsreiarlag. Skipsregisterpapira fortel altså ikkje noko om nokon russar. Det er også uklart kven Harald Nilsen i Kristiania var og kva rolle han spelte. Han er i alle fall ikkje kjend i dei ishavshistoriske miljøa som ishavsreiar.

Så langt rekk den informasjon Ishavsmuseet har om skuta si første tid. Opplysningar basert på Nordangers bok har også funne vegen til Ishavsmuseet si heimeside, der ei rekkje ishavsskuter har fått kortfatta omtaler.

Gunnar Buvik

Det var spennande nytt då Ishavsmuseet hausten 2005 fekk ein e-post frå ein person som sa seg å vere barnebarnet til *Malula* og som peika på at der måtte vere feilaktige opplysningar på Ishavsmuseet si heimeside.

Mannen heiter Gunnar Buvik. Han har adresse Brattholmen ved Bergen og arbeider i reiarlaget HSD. Han opplyser at han er barnebarn til Maria Mikhailovna Rostchakowsky, som bar tilnamnet *Malula*. Han er altså barnebarn til jenta som skuta var oppkalla etter. Buvik har nytta både norske og russiske kjelder og forska fram interessant informasjon om familiebakgrunnen sin. Også for den allmenne historia om norsk ishavsdrift er dette interessant informasjon. Opplysningane forsterkar dokumentasjonen av det miljøet for ishavsdrift som fanst i haugesundsområdet.

Rostchakowsky

Far til Maria - Gunnar Buvik sin oldefar - var Mikhail Sergejevitsj Rostchakowsky. Han kom frå Russland. Rostchakowsky var ein kjend mann i Russland i tsartida. Han var adelsmann, godseigar, viseadmiral og diplomat. Han var ein kjenning av tsaren, og som sjøoffiser var han dekorert etter deltaking i den japansk-russiske krig. I 1917 budde han og familien i Arkhangelsk, der Rostchakowsky var sjef for Murmansk marineavsnitt.

Rostchakowsky var ein ven av Aleksander Kerenski, som var leiar av den midlertidige russiske regjeringa under første fase av revolusjonen. Det var den regjeringa som vart feia til side ved Lenins bolsjevikrevolusjon seinhausten 1917.

Rostchakowsky rømde frå Russland til Norge nettopp i revolusjonsåret 1917 - av politiske grunnar. Det var Aleksander Kerenski som gav løyve til Rostchakowsky og familien hans til å emigrere til Norge.

I den tida Berner Garvik si verksemd blomde, hadde han ein villa på Hankø og tilbrakte sommarferiane der. På Hankø møttest Garvik og Rostchakowsky. Dei utvikla eit samarbeid som førte til at Rostchakowsky tok opphald hos Berner Garvik i Espevær og budde der i fleire år.

Rostchakowsky skal ha vore i kompaniskap med Berner Garvik då Espevær Fangst og Fiskeriselskap A/S vart skipa i 1918. Garvik hadde frå før fleire fiskefartøy og fangstskuter. Blant dei kjenner vi igjen ishavsskuta *Enos*, som seinare vart innkjøpt til Tjørnvåg. Espevær-båtane dreiv rundt 1920 blant anna islandssildefiske, *Enos* naturleg nok også ishavsfangst.

I 1918 skipa Garvik og åtte andre Espevær Fangst og Fiskeriselskap A/S. Blant dei som baud inn til aksjeteikning, var Ludvig Fladmark frå Ålesund. Rostchakowsky var ikkje blant innbydarane. Men han har truleg gått inn i selskapet som aksjonær. I følgje Gunnar Buvik har Maria Rostchakowsky skrive egne memoarar. Der har ho m. a. skrive følgjande: "Far og B. Garvik dannet Espevær fangst og fiskeriselskap. Selskapet hadde flere skuter, bl. annet ishavsskuten "Malula" som var oppkalt etter meg".

Garvik gjekk inn i selskapet med alle fartøya sine, blant dei også *Enos*. Ved årsskiftet 1918/19 kjøpte Garvik og Rostchakowsky i fellesskap ishavsskuta *Malula*. Dei brukte skuta til ishavsfangst.

Rostchakowsky var ein tur tilbake til det nordlege Russland med ishavsskuta *Malula* ei tid etter at han forlet Russland. På denne turen segla Rostchakowsky til Arkhangelsk og henta kona (Gunnar Buvik si oldemor) og dottera Maria (*Malula*), som hadde gjeve namn til skuta. Desse hadde han tidlegare vore nøydd til å forlate i Arkhangelsk medan han ordna med opphaldsløyve og ein stad å bu i Norge. Rostchakowsky-familien drog ikkje på noko tidspunkt vidare til Amerika, slik somme opplysningar går ut på. Familiens liv og lagnad elles er ikkje kjend for Ishavsmuseet, bortsett frå at dei har etterkomarar i bergensområdet.

Skutenamnet og første eigaren

Skipsregisterpapira nemner ikkje andre namn på skuta enn *Malula* - og seinare *Selis*. Av det bør ein kunne slutte seg til at Mikhail Rostchakowsky må ha vore ein interessant i skuteforetaket mykje godt frå starten. Bilbrevet vart datert 27.06.1918. Som første eigar er Harald Nilsen i Kristiania oppført. Skipsregisterpapira nemner som neste eigar Espevær Fangst og Fiskeriselskap A/S. Der var ikkje Rostchakowsy blant aksjeinnbydarane ved skipinga av selskapet hausten 1918. Men det meste peikar i retning av at han må ha vore ein viktig interessant i foretaket nesten heilt frå starten. Espevær Fangst og Fiskeriselskap A/S er i skipsregisterpapira oppført som eigar av *Malula* frå 30.12.1918. Framleis herskar det noko uvisse om Harald Nilsen i Kristiania og hans bakgrunn. Det er mest truleg at han som meklar eller liknande handla på vegne av - eller i samarbeid med - Berner Garvik og hans folk.

Konstruktiv galskap

Av Magnus Sefland

For rundt halvanna tiår sidan brukte eg nokre veker kvar sommar gjennom fire år til å hjelpe Henrik Landmark med omvising på det gamle Ishavsmuseet. Ein dag viste Henrik meg eit brev som han hadde fått frå ein mann i Oslo. Mannen skreiv i brevet at han trudde at han hadde ei spesiell form for galskap. - Han kan du ta deg av, sa Henrik og overlet brevet til meg. Det viste seg at mannen samla på opplysningar om ishavsskuter, men han visste ikkje kva han skulle bruke opplysningane til. Det var dette han nemnde som ei form for galskap. Ved brevet låg ei liste over båtnamn som mannen ønskte opplysningar om. Dei fleste fartøya var ishavsskuter frå Sunnmøre. Mange av skutene fanst i Ishavsmuseet sitt fartøyregister. Mannen fekk dei opplysningane som Ishavsmuseet kunne gje.

Eit år seinare melde mannen seg igjen. Den gongen ville han besøke Ishavsmuseet, og igjen fekk eg oppdraget med å ta meg av mannen. Eg møtte han på hurtigbåtkaia på Hareid. Han presenterte seg som Kjell-Gudmund Kjær. Han var opphavleg frå Tromsø, men han budde i Oslo og arbeidde som salsrepresentant for Norsk Hydro si avdeling for medisinsk gass. I arbeidet sitt var han mykje på reisefot, både i Norge og i Europa. Eg tok han med til gamlemuseet i Brandal og viste han rundt. Vi gjekk også ein runde om bord i *Aarvak*, som då låg på sin vanlege plass i hamna på Hareid.

Så - etter ei tid dukka det opp i postkassa mi eit brev med kopi av ein artikkel om ishavsskuta *Quest*. Artikkelen var skriven på engelsk av Kjær og Angus B. Erskine frå Edinburgh og publisert i tidsskriftet *Polar Record*. Tidsskriftet blir utgjeve av Scott Polar Research Institute (SPRI) ved universitetet i Cambridge. Då forstod eg betre noko av Kjær sin påståtte galskap - etter mi meining ei svært konstruktiv form for galskap.

Neste gong møtte eg Kjær i Oslo. Då var eg heim til han i bustaden hans ved Carl Berners plass og fekk sjå gjennom skuteopplysningane som han hadde på data. Så gjekk det ein del år. Neste gong vi møttest, var om bord i *Fogo Isle* (ex *Carino*) i Tromsø. Då skulle vi begge på ekspedisjonstur til Nordaust-Grønland - den såkalla Quest Historisk Ekspedisjon 2001, ein ekspedisjon som det også vart laga eit fjernsynsprogram om. Turen vart ei stor oppleving på alle måtar. Undervegs vart det også mange lange prateøktar i messer og lugarar. Kjær hadde mange idear om skuter og ekspedisjonar som kunne bli presentert i *Polar Record*. Med mi nære tilknytning til Ishavsmuseet i Brandal vart eg utsett for ikkje så lite press om å bli med på skriving av artiklar om ishavsskuter frå Sunnmøre. Kjær hadde allereie sett seg ut *Veslekari* og *Polarbjørn* (nr 1) som aktuelle tema for slike artiklar.

Nokre år seinare pensjonerte Kjær seg. Han flytte til eit småbruk ved Torsvåg i Troms. Der har han Nordishavet til granne og reinsdyr tuslande rundt novene, så langt frå storbylarm som det er råd å kome på det norske fastlandet. Der skriv han ishavshistorie nærmast på full tid. Men han har ikkje isolert seg meir enn at han har nær kontakt med både Norsk Polarinstitutt og historikarmiljøet ved universitetet i Tromsø. Han har heller ikkje gjeve slepp på reisevanane sine. Turane går ofte til Storbritannia og til musea, arkiva og biblioteka der.

Blant dei siste artiklane frå Kjær si hand til nå, er ein om *Gjøa* - vel å merke i tida før Roald Amundsen fekk hand om skuta. *Gjøa* etter at Amundsen overtok henne er grundig skildra av andre tidlegare. Dette er eit trekk ved fleire av Kjær sine artiklar i *Polar Record*: Han tek for seg dei delane av fartøyhistoriene som er minst kjende frå før.

Kjær si favorittskute er *Belgica*, som i norsk eige heitte *Patria*. Det var på dekket av *Belgica* Fridtjof Nansen og Roald Amundsen møttest første gong, i året 1896. I nettopp det året kjøpte belgiaren Adrien de Gerlache skuta, gav henne det belgiske namnet og drog på ekspedisjon til Antarktis. Det var ein etterkomar av de Gerlache som var ekspedisjonsleiar då belgiarar leigde *Polarhav* av Brandal, skipper Sigmund Bøe, til Antarktis-ekspedisjon i slutten av 1950-åra. Kjær har skriva også om *Belgica* i *Polar Record*. Som takk vart han

saman med følgje innbeden til ei mottaking i den belgiske ambassaden i Oslo.

I januar 2005 publiserte Kjær ein artikkel om *Veslekari* i *Polar Record*. Truleg var det første gong ei sunnmørsskute vart presentert i tidsskriftet. Som sunnmørsk 'båtolog' fekk eg vere med på det skrivearbeidet. I år har Kjær slege til med ei ny sunnmørsskute i *Polar Record* - denne gongen *Polarbjørn* nr 1 - i ein artikkel så langt råd sydd over same lest som *Veslekari*-artikkelen. Også denne gongen fekk eg vere med på arbeidet.

Ved begge dei nemnde artiklane om *Veslekari* og *Polarbjørn* har vi fått god hjelp frå briten Nicholas Tyler. Han er førsteamanuensis i arktisk biologi ved universitetet i Tromsø. For tida er han dessutan leiar i Arktisk Forening i Tromsø. Tyler har vore hjelpsam med både faglege tips og den språklege finpussen. Han fortentar stor takk.

I samband med artikkelen om *Polarbjørn* vil vi takke desse personane for verdfull hjelp: Ann Kristin Balto (Norsk Polarinstittutt, Tromsø); Angell Brandal; Arnljot Brandal; Bernt A. Brandal; Lars Petter Brandal; avdøde Sigmund Bøe; avdøde Ingolf Duesund; avdøde Adler Furland; John Giæver jr; Kjell Helgesen; Gunnar Horverak (Ullensaker Bygdesamling, Jessheim); avdøde Henrik Landmark; Webjørn Landmark; avdøde Leif B. Lillegård; Albert Marø; avdøde Henrik Marø; Roy Myrseth (Vannareid); Ingolf Remø; Paul Røer (Oslo); Lars Slettjord (Ofoten Museum, Narvik); Tomas Solheim; avdøde Ole Thorvik; Margot Velsvik; Ivar Ytreland.

Litt ishavshistorie fra 1917

Notat av Benjamin Brandal

1917 var det store ulykkesåret for ishavsskutene i Vesterisen. Da skutene skulle gjøre seg klar kom rederen, Sigvald Brandal og sa: Der er så vanskelig med kull, at jeg får bare en kullast til hver skute. Dere får velge enten dere vil gå i Vesterisen eller Danskestredet!

Johan Runne som var skipper på S.S "Lysningen" valgte å gå i Vesterisen, mens jeg som førte S.S "Haugen" valgte å gå tidlig til Danskestredet.



Første dagene av mai gikk vi ut fra Ålesund og satte kurs for den 68 grader N.Br. Da vi kom inn under isen gikk vi vest langs iskanten og så etter fangst og mulig vrakgods etter de forliste selfangere. Vi fortsatte da vestover og var like ned på den 62 gr. N. Br. Men intet vrakgods var å se. Vi gikk nordover igjen. Vi så fangst inne på isen utfor Løvørna på den 64 gr. N. Br. Vi forsøkte å komme inn til fangsten, men det nyttet ikke, isbaksen var for tett og isen driver vestover og fangsten vil ligge på tilbake og søke nordover. Vi ligger her og mover og bakker, og venter på at isforholdene skal bedre seg. Da det viser seg etter en stund at isforholdene er likedan, og flere skuter er kommet, bestemmer vi oss for å gå nordover. Da vi kom for Kap Dan eller på den N.Br. 65 grader, traff vi S.S. "Aarvak" som kom hjemmefra. Der rives en slakke i isen, rett inn gjennom isen fra kanten. Alle skutene går for full fart inn gjennom slakken.

Der var noen dyr og de blev nesten tatt i flukten. Skodden kom på ny sigende og alle skutene kjører ut for kanten igjen. Jeg går bort til "Aarvak" og praier skipper Webjørn Landmark. Jeg får vite hvorledes fangst og isforhold var østenfor, og han får vite hvorledes de var vestenfor. Vi bestemmer oss for å ikke gå ut av isen, men ligge stille. Skodden kom og isen satte

sammen, så vi ligger bom fast. Andre dagen letter tåken. Det er baks overalt og det er så vidt vi ser toppene av storseilet på skutene utfor kanten. De ligger og bakker, ingen fangst å se. Litt skruing var det, men vi fikk ingen skader.

Dagene går med forskjellig skipsarbeid. - Dette ser ikke lyst ut, sier Webjørn Landmark. Vi har tre dyr på kjølen og "Aarvak" hadde noen mer. Kommer vi i land med dette, kan vi sikkert pakke sammen klessekken og gå i land for godt. Karene spør om jeg tror vi får fangst i år. Ja visst får vi fangst, sa jeg, det er ikke å tvile på.

Etter solobservasjoner og peiling av fjelltoppene på Grønland, så driver vi vestover. En dag så vi en stor grønlandshval komme ut gjennom isen, den dukket og kom oppigjennom isen med jevne mellomrom. Den kom opp gjennom isflakene med hodet over isen og det var som man så et stort hus med møne som kom brytende mellom isflakene. Braket hørtes på lang vei. Da den passerte skutene, tok jeg kragriflen min og tømte tre magasiner i skallen på den. Men den enset det ikke. Den gikk opp og ned til den forsvant ut i havet. Da vi hadde drevet og ligget faste i 12 døgn, lettet skodden på SV. I kikkerten så jeg fangst på 8V. Det var så langt borte at det så ut som brune topper. Jeg ropte til Webjørn og spurte om han så det. - Jeg er ikke sikker, sa han, for kikkerten min er ikke så god.

Vi peiler fangsten i SV. og tåken kommer igjen. Presset på isen gir seg og vi begynner og gå frem med skutene litt om senn og tilslutt treffer vi bort i fangst, og det blir storfangst. Vi holder på natt og dag.

Vi ligger utfor Løvørna og det mangler litt på full last. Vi går utfor kanten og kjører nordover et stykke. Der treffer vi fangst på nytt, og fortsetter til vi er ferdige. Vi legger still og spekker av og platter ned løsfangsten og fyller baksene med kull. Skuten er nu så lastet at dekket ligger nesten jamt under vann. Jeg går bort til "Aarvak" og praier Webjørn. Han sier de mangler litt på full last og jeg spør om vi skal vente på dem.

- Nei, bare gå og hils hjem, og si at vi kommer snart etter.

Vi kom oss så vidt ut, gikk østover i tett tåke. I en bukt fant vi en bottlenose som nylig var død. Vi tok den på siden og flenset den av, med økser og spader. Så hivde vi felden inn på dekk, og det vart 20 tønner spekk på den.

Vi fortsatte østover og traff alle skutene som lå og bakk utfor kanten. De praier og ville vite hvor vi hadde tatt fangsten, og jeg fortalte det.

Engelske destroyere lå og vaktet på oss mellom Kap Nord og iskanten. Vi gikk på NBr. 67 gr. 30 og satte kursen for Halten fyr. På denne kursen møtte vi ingen krigere i sjøen.

Da vi kom til Brandal, hadde de frettet av ålesundsskuter som var kommet hjem, uten fangst, at det var bomtur over hele Stredet og at "Haugen" og "Aarvak" lå faste langt inne i isen.

Da sa han Peter S. Brandal: - Forlate meg, skal e' seie dokke, at "Aarvak" og "Haugen" er de som tar last i år! Og slik gikk det. Det var to skuter som fikk last i Danskestredet i 1917, det var "Haugen" og "Aarvak". Jeg må si, det var dristig gjort å legge seg fast og drive gjennom isbaksen. Vi fikk absolutt ikkje fangsten sovende.



Benjamin Brandal på "Haugen".

Skuter som forliste -3

S/S «Kviting» tilhørte reiarlaget A/S Kviting ved Bjørn Øvrelid , Hjørungavåg. Skuta forliste under selfangst i Danskestretet den 11. juli 1935.

Skipper om bord var Johan Nedrelid. Dei øvrige 14 besetningsmedlemene var: Styrmann Bjørn Øvrelid, 2. skyttar Norvald Liavaag, maskinist Kr. Syvertsen, stuer Oskar Havnes, samt fangstmennene Meier Olsen, Karl Alvestad, Karl Tusvik, Lauritz Båtnes, Roger Ulfseth, Hans Utgård, Johannes Klungsøyr og Hjalmar Båtnes.

Skuta var bygd i Remmensvik i Romsdal i 1921 og var på 99 tonn brutto. Kaskotaksten og trygdesummen var på kr. 50 000,- Av dette stod reiarlaget sjølv for ein fjerdepart eller kr. 12 500,- i eigen risiko.

Det blei gjort fylgjande trygdeoppgjer:

Kaskotakst kr. 50 000,- med frådrag av ¼ part	kr 37 500,-
Utstyr og reiskap	« 5000,-
Utrustningsutgifter	« 5000,-
Mannskapets tøy og effekter	« 5000,-
Tilsaman	kr 52 500,-

Det meste av kasketrygdesummen vart utbetalt til J. & C.G. Bolinders Mekaniske Verksteds norske Aktieselskab, Oslo, som var panthavar.

Oppgjeret var datert Ålesund, den 20. august 1935.

Det vart halde sjøforklaring i Reykjavik den 23. juli 1935. Administrator var fungerande generalkonsul Wilhelm Fegth.

Skipper Nedrelids forklaring samt utdrag av skutas dagbok fylgjer i si heilheit i underteikna stand.

Med helsing

Sigbjørn K. Rosbach Røren.

Ålesund

Selfanger «Kviting» av Aalesund.

Aar 1935, den 23. juli avholdtes efter berammelse sjøforklaring på det kgl. Norske Generalkonsulat i Reykjavik i anledning av ovennevnte fartøis forlis i Danskestrædet, nær Grønland, den 11. juli d.å. Under selfangst. Forretningen bestyrtes av den ved Generalkonsulatet utsendte visekonsul, Wilhelm Fegth.

Generalkonsulatet hadde søkt opplysning om skibets assurandører, «Ishavet» i Aalesund, hadde noen representant her som i tilfelle skulde varsles, men dette lot sig ikke bringe på det rene. Det er i allefall klart at «Ishavet» ingen representant har her, men muligens det britiske reassuranseselskap. Hvilket dette er har man dog ikke kunnet få vite.

Fremstod skibsfører Johan Nedrelid, som forklarte, at han var hjemmehørende i Hjørungavåg, Aalesund. «Kviting»s kjenningssignal er LGPI av 99.13 br. Og 30 91/100 neet. Reg. Tonn. Det er bygd i Remmensvik i Romsdalen i 1921, hadde siste gang gjennomgått besiktelse av Norsk Veritas 2. mars 1933. Besetningen utgjorde 15 mann inklusive føreren. Skibet gikk ut fra Aalesund den 24. mai d.å. Og var ved avreisen i enhver henseende i fullt sjødyktig stand.

Komparenten (dvs. skipper Nedrelid) foreviste skibets journal og fremla et utdrag av samme forsåvidt angikk de på reisen inntrufne begivenheter.

Utdraget var sålydende:

Onsdag 10. juli 1935.

Storm av ost med regn. Vi ligger fast i isen og kan ingen vei komme. Kl 2 emd. Blir det skruing. Skuten faar en stygg paakjending akterut saa den lekker saa meget at alle pumper maa gaa for aa holde den lens. Vi tar endel proviant paa isen og endel har vi paa dekk. Ca 2 timer ettere tætnar skuten litt. Mellem kl 9 og 10 emd. tar vi provianten ombord igjen da situationen er lit lysere. Lens skib.

Torsdag den 11. juli 1935.

Det er fremdeles storm av ost, og det regner noe forferdelig. Vi nærmer oss nu hurtig et isfjell som ligger i le. Vi kan ingen vei komme. Kl 1 fmd. Faar vi yderlig isskruing. Mandskabet blev nu varslet om og ta det aller nødvendigste tøy på dekk. Ca kl 2 ½ fmd. er vi kloss i isfjellet til luvart for det. Vi faar nu en voldsom skruing saa skuten blir lagt helt over paa styrbords side mott isfjellet. Maskinisten kommer i samme øyeblikk og varsler at sjøen fosser ind i maskinrummet bakfra og stiger i en uhyggelig grad saa det er ikke tale om og holde den. Nu blir alle mand beordret paa isen. En del tøybylter lempes paa isen og vi laarer babords baat i all hast. Provianten som laa paa dekk rauset ned i styrbords side da skuten blev lagt over saa vi ingen ting kan faa med. En stund etterpaa retter skuten sig op og synker med akterenden fore. Kl er da ca 3 ½ fmd. (Islands tid). Det samtlige mandskab gaar nu og drar baaten mellem sig langs isfjellet for aa komme ombord i nærmeste fartøy som er S/S «Sælbarden» og den tar oss opp. «Hisø» og «Mari» ligger like ved. Mandskabet blir fordelt med 5 paa hver av disse 3 skuter.

De skuter som var i nærheten under forliset var «Sælbarden», «Hisø», «Veslemari», «Sælis», «Fortuna», «Randi», «Flemsøy», «Rundøy», «Skansen» og «Søndmøringen».

Posisjonen under forliset foretatt ved peiling av land efter at vi var optatt av «Sælbarden» var n.br. 66 gr. 15 min, l.v. 34 gr.

Samlet fangst ved forliset 170 dyr.

Reikavik 20. juli 1935.

(t.) Johan Nedrelid.

Fører.



*Kviting,
M14HD
forankra i
Grønlandsisen*

Mastspiret til «Kviting»

S/S "Kviting" som Sigbjørn Røren omtalar over, er truleg best kjend som "Bratvaag", skuta som fann den forsvunne Andrè-ekspedisjonen på Kvitøya i 1930. Andrè-ekspedisjonen freista å ta seg fram til Nordpolen i ballongen Ørnen i 1897. Det var tilfeldig at "Bratvaag" kom over denne dødsleiren. Eit av formåla med ekspedisjonen i 1930 var å kome russarane i forkjøpet og annektere Victoriaøya mellom Svalbard og Frans Josefsland.

Då "Kviting" sokk, brotna formasta og flaut opp til overflata. "Flemsøy" låg i nærleiken, og der om bord var Ole Eiken med som fangstmann. Han fekk berga toppspiret på formasta og tok dette med seg heim. Seinare vart dette brukt på flaggstonga heime i Eiken-garden på Brandal. For nokre år tilbake kom son til Ole, Odd Eiken, til Ishavsmuseet med dette spiret. Spiret frå "Kviting" ex "Bratvaag" er derfor i dag å finne i samlingane til Ishavsmuseet.



Dokke bauar stor is, karar!

Han Martinus Brandal – som vart kalla Tin – hadde «Brandal». Ein gong køyrde dei på eit isfjell. Skyttaren sa til rormannen at han måtte styre klar isfjellet der. Ja, det skulle han gjere. Og så står han og snakkar med seg sjølv: - Eg går til babord. Og så svingar han. - Nei, eg trur eg går til styrbord. Og så barst det rett på fjellet, det, til slutt.

Han Tin, han låg atti bestikken. Og han kjem fram i rorhuset og ser dette forferdelege isfjellet rett over seg. Så seier han det:- Åja, dokke baua store is, kara!

Dei stuka baugen slik at nata opna seg på begge sider. Dei greidde å halde skuta flytande. Men dei måtte få henne i dokk etterpå.



Linkar til polarsider og museum på Internett:

www.ishavsmuseet.no - home.no.net/ishavsmv - www.zafir.biz/jostein - www.polaria.no
www.polarmuseum.no - www.fram.museum.no - www.polstjerna.no - www.orlogsmuseet.dk
www.sunnmore.museum.no - www.jan-mayen.no - www.polarhav.com -
www.aalesunds.museum.no - www.museumsnett.no/yrjarheimbygdslag/

Dramaet i storisen.

Av Webjørn Landmark.

Ishavsmuseet har i sine samlingar eit gammalt brev frå Aust-Grønland. Brevet er over 80 gammalt og har noko å gjere med boka som eg vil ta ut or bokhylla denne gongen. Boka er «Dramaet i storisen» av Peter Tutein som kom ut på Nasjonalforlaget i 1947. Denne boka må nok ta mykje av skulda for mi interesse for det polare. Det er sikkert 20 år sidan eg las den første gongen. Med dramatikken ekspedisjonen blir utsett for, og Tutein sine gode forteljareigenskapar, gjer at eg ikkje kan leggje frå meg boka før eg har kome gjennom. Sidan eg opna den igjen for nokre år sidan, har eg lese den fleire gonger.



Peter Tutein var ein dansk ungdom på 21 år som hadde fått plass som fangstmann i Østgrønlands Handelskompani med kontrakt på to år. Dei reiste med "Teddy" for overvintring i 1921. Dei budde i området på rundt 75 graders nordleg breidde på Kapp Borlase Warren i den nordlege delen av Gael Hamkesbukt. Tre kameratar tett i lag i to år. Dei hadde to "naboar" 50 km nord for seg og tre 50 km sør om seg. Åtte mann på seks breiddegrader. Tutein fortel knakande godt om miljøet i fangsthytta, kameratskap og krangling. Eg ser så levande for meg frustrasjonen når leiarbikkja har ete opp desserten av potetmjøljamning og raud fruktfarge på julaftan.

15. juli 1923 kjem skuta "Teddy" dampande for å hente dei med "den hostende astmatiske motoren". – *Den burde hatt invalidepensjon, den hadde talefeil, dårlig gang og både haltet og hikket. På tomgang hørtes den ut som kâtheten selv, men så snart propellen ble koblet til ristet den hysterisk. Da ville den tas fra hverandre og kjøles med, helst i 24 timer.*

Den 9. august 1923 forlet dei kysten, og etter berre to timar stoppa motoren. Det skulle bli mange stopp ut gjennom isen, og når motoren først ville gå, så var isen så tett at dei hadde lite framdrift. Heile veka mens dei låg faste gjekk forresten motoren som ei klokke. Men så snart isen slakna, ville den ikkje meir. Dei vart faste igjen. 21 mann på ei lita skute. Faste og åleine i isaudet på Aust-Grønland. Dei såg lita berging med å gå i båtane, dei var i så dårleg stand at dei ville trakke gjennom dei om dei freista å prøve. Det vart isen som vart deira berging. Eit stort isflak ved sida av skuta.

Håpet er å la seg drive nedover mot Angmagssalik og gå over isen inn til land der. Dei budde på flaket ei tid. Når dei endeleg får take solobservasjonar, viser det seg at dei har drive for langt, og ein hard kamp startar med å gå mot straumen igjen nordover og inn til land. Det skulle bli ei ferd på 1000 km før dei igjen skulle sjå andre folk. Komne nesten inn til kysten, kjem dei ut i ei sterk isskruing.

Når 21 mann står så nær døden, er der 21 ulike måtar å sjå den i augene på. Flak som var fleire meter tjukke reiste seg på høgkant å tok ryggtak med kvarandre. Dei kjempa ein kamp på liv og død med å kome seg unna. Dei drog på tunge sjølvsnikra sledar med det nødvendige av utstyr og proviant. Dei tek seg inn på eit lite skjer, og dei jublar.

Sør for dei låg den breie Sermiligak-fjorden, så kom Angmagssalik-fjorden og først på den andre sida der igjen kunne dei regne med å finne folk. Ein ny hard og lang marsj venta dei. Stormane herja, og provianten minka. Tilslutt slår 18 mann leir på ein liten holme, og tre mann blir sende av garde etter hjelp. I mange døgn slit dei, går gjennom is og forfrys beina. Primusen vert tom og det vert provianten og. Dei er i ferd med å gi opp og grave si eiga grav i

snøen då dei brått ser ein mann langt framme. Omsider greier dei å nå han igjen og tek seg inn til ein eskimobuplass. Dei 18 andre på skjeret var også blitt redda. Ein isbjørnjeger hadde tilfeldig kome over dei og kort tid etter var alle igjen samla.

Her vert dei buande med eskimoane i 7 månader. Dei fekk vere med på eskimoisk bursdagsfeiring og etargilde så dei heldt på å sprekke. Å få lese om Justus-Nikolaj sin bursdagsfest skildra av Tutein er fantastisk lesnad.

Dei fekk treffe Fredrik, ein eskimo som hadde fått seg ei skjorte frå ei norsk ishavsskute, denne var det kjæraste han eigde, skjønt det no var berre kragen og nokre få knapphol igjen. Men den vart omhyggeleg avlusa kvar kveld.

Fleire av besetninga rakk også eit par romansar med dei søte eskimojentene. "Teddy"s besetning var i følge Tutein populære mellom både unge og gamle.

Så ein dag får dei auge på eit skip langt ute i isen. Dei kunne sjå det i fleire timar før det snudde og forsvann før dei. Om kvelden kom ein av eskimofangarane heim til kolonien. Han hadde hatt kontakt med skipet og levert dei eit brev om dei 21 forliste som hadde budd vinteren over i kolonien. Dei hadde skrive mange slike brev og fordelt dei mellom fangarane nettopp med tanke på slike hendingar.

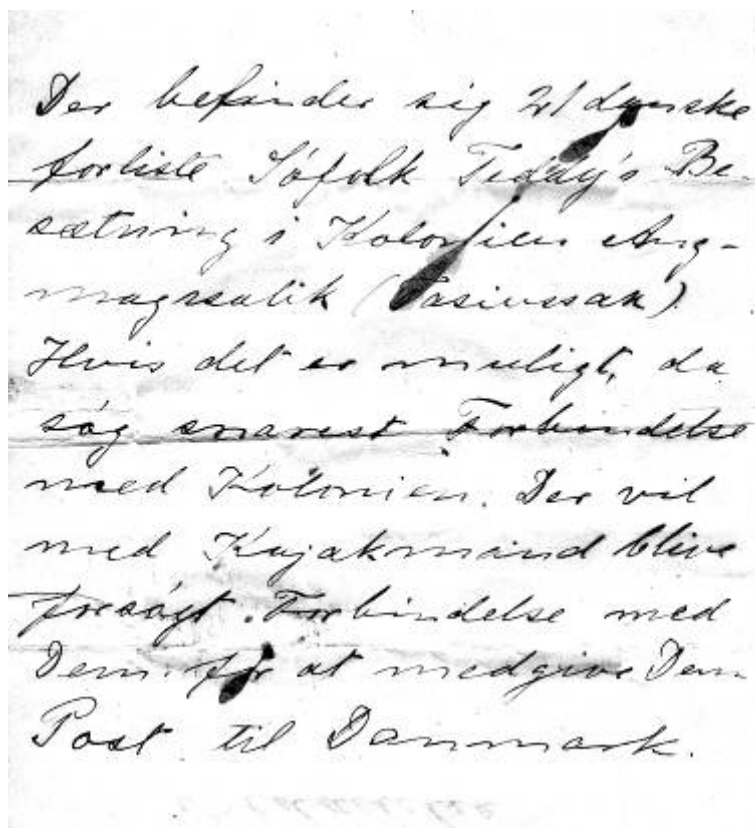
Denne fangaren hadde så med brev tilbake frå det som viste seg å vere skuta "Hvitefjell" med skipper Bertel Chr. Landmark.

I brevet stod å lese at han ikkje kunne avbryte og gå til unnsetning no, men kome inn å hente dei når fangsten var over. Om han hadde kontakt med andre skuter som var ferdige før han, skulle han sende inn den.

Det vart "Quest" med skipper Ludolf Schjelderup som kom inn å henta dei. Eit år etter at "Teddy" kom inn til kysten for å hente dei som hadde overvintra kjem dei seg endeleg ut av isen og kursar mot Island.

Du føler gleda i lag med Tutein når han beskriv opplevinga med å kome på hotell på Island å få vaska seg og få nye klede, sjølv om han var svært så bekymra når dei fekk beskjed om å

stille seg i kø framfor karet og såg ho som kom med skurebørste i eine handa og ei skål grønsåpe i den andre.



Der befinder sig 21 danske
forliste Søfolk Teddys Besetning
i Kolonien Angmagssalik
(Assiusak)
Hvis det er muligt, da
søg snarest Forbindelse
med Kolonien. Der vil
med Kajakmand blive
forsøgt Forbindelse med
Dem for at medgive Dem
Post til Danmark.

Brevet som skipper Bertel Chr. fekk med eskimoen.

Dette brevet som landfangaren gav til "Hvitefjell" og skipper Bertel Chr. Landmark finst i dag i original stand på Ishavsmuseet. I brevet står å lese; *Der befinder sig 21 danske forliste søfolk Teddys's besetning i kolonien Angmagssalik. Hvis det er mulig, da søg snarest Forbindelse med Kolonien. Der vil med Kajakmand blive forsøgt forbindelse med Dem for at medgive Dem Post til Danmark.*

Mang ein vedunderleg dag på Ishavet.

Av Anton Iversen

Ishavsveteranen Bernhard Myklebust om forlis og fastfrysing, bomturar og storvarp.

- Eg har hatt mang ein vedunderleg dag på Ishavet!
Det er ishavsveteranen Bernhard Myklebust frå Fiskåbygd som uttrykkjer seg slik i eit intervju med Anton Iversen på 80 års dagen i 1976. Han skulle vite kva han snakka om.



- I fint vêr er ishavet herleg. Kvite, endelause vidder og så det friske gode klimaet då. Omfarsjuke slepp ikkje til. Du blir bunden av det mektige, reine du har kring deg. Det marmar og dreg på deg, du blir ikkje fri før du igjen har det kring deg, på nytt. Hundrevis av isbjørn-kaker har han sett til livs. Aldri merka noko til trikiner eller noko slikt – berre den stramme transmaken, som kunne vere så som så. Selkjøtet var som gjøkalv, velsmaken sat lenge att etter eit herremåltid av det slaget. Dertil sparde ein på samsen.

Første sjøturen vart ein dundrande bomtur. Gjennom åra vart det mange av det slaget. Kva det var å liggje på tur månad etter månad for så å vere skuldig når turen var over, veit berre dei som har vore med på det – og dei som var igjen heime. Men slik var det. Du var glad for å ha eit rom å gå til.

Haugesundturen med "Skreia" gav ikkje den nykonfirmerte Bernhard noko igjen. Men "Seyfart" hadde ledig rom til eggafiske, så han fekk kome seg på ny tur. I 1920 vart han med "Istind" frå Grimstad-kanten som fangstmann til Vesterisen. Fire år etter vart han andreskyttar på denne skuta. Men det vart på sunnmørsfangarane han fekk den lange fartstida si. Skuter som bar namn som er komne i arkivet eller som har gitt namn til nye etter seg. No var det førsteskyttar han var. Det året Per Kvien stod over ishavsturen for å byggje seg hus, var han skipper. Elles skifte tittelen om bord etter som drifta var – førsteskyttar og bestmann.

Vesterisen – ei hard mark å hauste.

Han har det i minnet – skutene som han har baska polarstroka med: "Polhavet", "Driftig", "Vesta", "Polarbjørn", "Veidemann", "Vesle-Per", "Veslekari", "Sel" og kanskje dei han nemnde som rikser.

Ein veit ikkje kva tid det kan skje noko drastisk når ein ligg i baksen. Vesterisen er ei hard mark å hauste. Det vitnar alt om, som ligg att der oppe. Nei, då er Kvitsjøen betre. Du er som i ei dunseng når du er inne i isen når stormane huserer med skuta. Men ishav er no eingong ishav, du må vere klar til å forlate skuta kva tid det skulle vere. Mang ein gong har eg hivid i hop det mest naudsynte for å vere klar å jumpe. Så kunne det også rise over, skuta kunne rette seg til att og verte tett igjen. Så kunne det gå ei stund før du måtte gjere deg klar igjen. Sjå deg om etter ein iskant du kunne kome deg opp på. Dersom ikkje snøfoket blindar deg slik at du ikkje ser noko som helst.

I 1928 hadde vi ei nordlandsskute på sida av oss som fekk ein isfot tvers gjennom rommet og ut att på andre sida. Det er krefter som ikkje let seg stogge.

Storm og fastfrysing.

Vi slapp unna det store skadeveret i 1952 som kravde så mange skuter og mannskap i Vesterisen. Ishuda på "Veslekari" vart sprengd laus. Vi laut berre kome oss derifrå. Aust til oss rakk ikkje denne stormen.

Men stilla er heller ikkje å trakte etter. Den spolerte i alle fall sesongen for oss i 1923. Fint, klart vêr elles. Berre ikkje der. No fraus vi faste. Ti veker på tamp var vi faste og aust bar det. Frå tønna såg vi frie havet ikkje langt borte, men taket på skuta ville ikkje losne. Først lenge etter at fangsten var over vart vi fri. Då var det å tøffe seg heim til Kvitsjøen. Der fann vi lite å fangste på, og like lite å kome heim med.

Dårlege prisar forsterka uvissa. Ingenting var gitt på førehand, du var ikkje viss på lotten før du hadde den i handa. Ein fangstmann laut lære seg og ta det som det kom – både prisane og fangsten. Men det var dette med det store hellet som lokka deg tilbake. Til at dette året ville det klaffe og vona om dei store kasta som det berre var å fylle skuta av.

I 1953 sette Bernhard Myklebust att staven og var ferdig med ishavserdene sine.

Lugar saman med Norderval.

Fekk du møte "ishavspresten"?

- Vi kom om bord i "Kvitungen" etter forlis og råka sakte på Norderval. "Sjannøy" skulle take oss med heim, og han slo følgje. Vi fekk lugar i lag. Han låg i underkøya å preika som om han stod på stolen. Ensa ikkje at tilhøyraren i overkøya sov. Han sende meg brev frå Tromsø etter at han vart bisp. Ville så gjerne svare, men det vart ikkje med meg. Hadde han endå vore prest fortsatt, men å skrive til bispen kom eg meg ikkje til. Vonar Norderval skjønna kor det var med meg.

Ishavet hadde gitt han alt ein fangstmann kunne ta med seg derifrå av vonbrot, ulønt slit, hustru vakedøgn, men også det å hente heim 11000 dyr på same sesongen.

Andre årstider hadde andre felt og drive på. Ein fann Bernhard der og. Då var det også andre båtar og vere med; "Suløy", "Streif", "Reform", "Søndmøringen" og "Bard".

Med prisemannskap til Lerwick.

I 1916 var vi klar med gamle "Søndmøringen" på saltetur til Island. Men fyrbøtaren mangla til den 75 hk. dampmaskinen. Kunne yngstemann tenkje seg å ta jobben, så ein kom seg av stad utan meir hefte? Valet måtte gjerast føreåt. Lott eller 80 kr månaden i hyre. Klart at lotten vart større enn hyra med alle tønnene om bord.

Komne under Island dukka ein engelsk vaktbåt opp. Vi fekk prisemannskap om bord og vart førde til Lerwick på Shetland. Eit eller anna var åt med skipspapira våre, påstod dei. Tre veker heldt dei på oss der. Berre svart hav og uvêr møtte oss då vi endeleg kom oss på feltet. Vi kom tilbake til Ålesund utan å ha låra båtane. Men det var for seint å velje hyre no for fyrbøtaren. Det vilkårlege og ustabile rådde også for islandsfararane. Eit år med 500 tønner saltsild vart det 100 kr. meir i lott enn sesongen med 1800 tønner. Det var slik for den som skulle hente levebrødet sitt på havet. Det spela ingen rolle om kursen var nord eller syd.

Krigsopplevingar på kysten.

Første lysbomba fekk vi over oss i Vaulen. "Lepsøy" var på veg frå Goksøyrvika der engelske fly hadde vore nærgåande mot sildeflåten. Vi skulle hente ein mann før vi stakk av sør om Stadt, var på veg mot Eidså. Vi rekna oss å vere utfor det for denne gongen. Basen og rormannen var i teina. Var klar av Saudeholmen då flyet kom. Utan varsel fekk vi treff. Prosjektilet gjekk gjennom styrehuset, smadra byssa, reiv opp dekket før det hamna i kolbaksen. Det brann alt i gangane då vi kom oss på dekk. Lettbåten på dekk var sundsprengd. Løparane av ormeline til begge notbåtane forskar seg. Maskinen let seg ikkje stogge og fløyta ulte vedvarande. Lettbåtane vart kutta lause, berre den eine hadde motor. "Lepsøy" gjorde ein sving mot Skredestranda, men kom tilbake mot Koparnes. Vi klarte ikkje å kome oss om bord. Køyrdde seg opp på Bjørlykkeskjera så baugen stod tørr. Også "Varp" hadde fått treff. Der og var ein mann sâra. Vi kom oss til Eidså, men klarte ikkje å få fatt i lækjar til dei skadde. Først andre morgonen kom ein båt frå Åram som dei tok med til

sjukehuset i Volda. Det var å gå i dongeri den sommaren. Resten av kleda våre strauk med i forliset. 260 kr. var satsen for mannskapstyet. Det gjekk tregt å få noko i staden.

(Tidlegare prenta i bladet Fiske og Fangst i 1976.)

Då tønnebotnen svikta.

Paul Lillenes – Lisjenes-Pål – var ein vidgjeten skipper. Han var dyktig og fargerik. Folk ville gjerne vere med han på ishavet sjølv om han dreiv dei hardt. For han kom alltid heim med fangst. Kring slike personer danner det seg lett historier; ikkje alle er sanne. Om Lisjenes-Pål går den historia at ein gong han stod i tønna og kommanderte, så vart han så rasande at han sparka ut tønnebotnen. Men med sine 115 kg var han så omfangsrik at han ikkje datt ned, men vart sitjande fast. Den saga er heilt sikkert ikkje sann. Men sann er kanskje saga som hende om bord i «Sjøblomsten». Skuta hadde vore i fangst. Dei hadde last og skulle gå heim. Det var stor sjø då dei kom utfor iskanten. Dei hadde låst luka for kolbaksane. Men då dei fekk uvêret, kom det luft oppunder luka, så ho losna, og det tok til å renne inn sjø.

Lisjenes-Pål stod i rorhuset. Han var kraftig og fyllte godt, så han hoppa ned i hòlet. Det rann ikkje meir sjø ned i skuta! Luka var borte, men til slutt fann dei henne, og Lisjenes-Pål kunne kome seg oppatt i rorhuset.



Skotet i mastetoppen.

Der går ei historie om Ole Rødseth og Lisjenes-Pål; dei var ilag på «Sælbarden». Lisjenes-Pål står i tønna. Det er mørke kvelden. Og Ole Rødseth og ein annan skyttar kjem roande i isen med last. Lisjenes-Pål synest dei har vore for lenge borte, og vil no straffe dei. Då dei nærmar seg skuta, kommanderer han meir fart på henne, og «Sælbarden» sig frå fangstbåten. Då Ole og kameraten har rodd igjen og nærmar seg på ny, sig skuta frå att. Då vert Ole – som var ein glimrande skyttar – harm. Han legg an geværet og skyt i masta like over haudet på Lisjenes-Pål. Då stansar skuta til dei er vel om bord.

Ser du fangst?

Det vert fortalt at Lisjenes-Pål stod i tønna og kommanderte då «Hvalbarden» forliste i 1926. Han speida etter dyr på isen. Då kom ein av mannskapet og ropte: - No kjem det is inn i lugaren! Då svarte Lisjenes-Pål: - Ser du fangst på hånå?



Selfangsten i 2006.

I år var det seks farty på selfangst. I Vestisen var «Polarstar», «Havsel», «Kvitungen» og «Polarsysse». I Austisen «Kvitbjørn» og «Sørfold». I alt leverte dei om lag 15 000 dyr. Nesten alt kom frå Austisen. Berre ein liten del frå Vestisen. Den dårlege fangsten i Vestisen i år kjem av lite is og dårleg vêr. Mannskapslotten varierte mykje mellom skutene. Men lotten på «Kvitbjørn» vart 80 000 kroner for ein sju vekers tur.

Hovudmålet med selfangsten er å sørge for økologisk balanse. Den norske fangsten er svært liten samanlikna med den kanadiske som utgjør 350 000 dyr. (Kjelde: Fiskaren, nr. 63, 2006).

Kvalrossfangst med "Signalhorn" i 1939

Av Ruben J. Brandal

Etter Vesteris-turen i 1939 med "Signalhorn", vart det tur til Vest-Grønland, og Baffinsland, på kvalrossfangst. Dette med å fangste kvalross var heilt nytt for oss. Det skulle vise seg å vere stor forskjell på å skyte kvalross og det å skyte sel som vi var vande med.

Johannes Aksnes var skipper, Jon Lillebø var 1. skyttar og eg var 2. skyttar. Vi hadde kvar vår fangstbåt vi skyttarane. Kvar båt var bemanna med ein skyttar og fire mann. Men vi skyttarane skulle få ein vanskeleg jobb.

Maskinisten laga til harpuner til oss. Han brukte håkjerringsanglar som han drog beine i skrustikka, og hadde ei line i auge på kroken. Vi hadde eit halvt-tomsrør til stang, og line i kroken. På lina hadde vi ei blåse då vi skaut dei for det meste i sjøen. Etter fleire skot der kvalrosa sumde like godt, oppdaga vi at vi måtte skyte dei i nakken. Elles trengde ikkje kula inn, den vart ståande i skinnnet.

Vi hadde med talje og is-dregg også. Når vi fekk livet av ei kvalross så var det og huke fast med ein krok og drage den opp på ein flat is for å få dei. Den største av dei vi fekk vog berre skinnnet utan spekk vel 300 kg.

Dei var ikkje like kjekke og kome utfor heller alltid. Ei høgde hol i båten vår med tennene så vi måtte drage den opp på ein is for å tette den. Mange gangar hadde vi nok med å skyte og forsvare båten vår for angrep. Vi tok riktig nok ein del på isen også og med dei var det litt enklare. Vi hadde 160 kvalross etter denne turen. Vi fiska samstundes håkjerring i Diskodjupet sør for Disko. Av den tok vi berre levra og kokte tran av. Vi hadde 150 fat med tran som vi då hadde på spekktankane. Det vart last og ein bra tur.



9. april 1940.

Av Helge Ødegård

Vesterisssonen 1940 var eg fangstmann om bord i "Buskø" frå Vartdal. Eg var då mellom 16 og 17 år. Dagen den 9. april hugsar eg godt enno. Selfangsten i Vesterisen var ujamn dette året. Dei beste skutene med kraftige maskiner hadde til dels gode fangstar av sel og kviting. Dei gamle skutene med svake stimmaskiner hadde stort sett lite fangst. Då vi kom fram til 9. april hadde vi drive med plukkfangst nokre dagar. Plukkfangst, det ligg i ordet, stort sett å fange enkelt dyr. Det kan variere frå 30-40 til nokre hundre for dag, ja dårlegare dagar kan det bli berre nokre få dyr. Det er mest blueback som blir fanga slik. Ein går langs iskanten og plukkar dei dyra ein får auge på.

Den 9. april starta som vanleg. Det var vaktskifte kl. seks om morgonen og straks det vart lys nok gjekk førsteskyttaren i tønna og begynte å leite etter blueback. I slik fangst var det vanleg at skipperen låg til litt før frukost, om lag kl åtte om morgonen. Men denne dagen var skipperen tidleg vaken. Han gjekk til bestikken og slo på radioen på mellombølgja. Normalt skulle der ikkje vere noko på mellombølgja så tidleg på dagen, det var vanleg å lytte på fiskeribølgja. Det måtte vere noko i kveldsnytt 8. april skipperen hadde merka seg.

Eg stod framme ved luka å flådde ein blueback då eg fekk sjå skipperen kome ut frå styrehuset heilt illraud i fjeset og nedover halsen. Eg lurte på kva det var han var forbanna for, han vart raud i fjeset når han vart sint.

Men han skreik ut: - Det er krig! Tyskarane har gått i land fleire plassar i Noreg. Han ropte også opp til skyttaren: - Det er krig!. Eg minnest Sandvik svara: - Krig, ja vel, så eit par sekund seinare til rormannen: - Kom litt styrbord. Dette med krig var så uverkeleg, vi fatta det liksom ikkje. Vi fortsette med fangstinga om lag som ein normal dag. Dei som ikkje var opptekne med fangst eller hadde rortørn sat mykje å høyrde på Vigra radio. Enno kan eg ikkje fatte at vi ikkje purra frivakta og fortalde kva som hadde skjedd. Men frivakta vart ikkje purra før til vanleg tid. Fem timar seinare fekk dei vite det. Frivakta tok meldinga vår som ein spøk. Fyrbøtaren vart sint: - Slikt er alt for alvorleg og spøke med, sa han. Ja, fyrbøtaren, han Lars, var litt eldre, var vel midt i 30-åra kan eg tenke meg. Så i forhold til oss 16-17 åringane var han gamal. Lars var nygift, tok krigen tungt og tenkte på dei heime.

Denne dagen, den 9. april, gjekk omtrent som ingen ting skulle ha hendt. Eg kan ikkje huske om vi såg den tyske selfangaren "Sachsen" den dagen, men vi var nok i same farvatn.

Når eg tenker på denne dagen, ja, det blir liksom så rart og uverkeleg kor seint vi vart klar over kva som hadde skjedd. Eg vil nok tru at dei som var eldre oppfatta kva som var skjedd, men den første dagen var det liksom som vi ikkje reagerte i det heile.

Då vi fekk frivakt kl 12 gjekk vi til køys som vanleg dei fleste av oss. Skipperen brukte radioen som vanleg. Hadde tyskarane hatt der eit kaperskip hadde dei peila inn heile selfangstflåten på eit blunk. Når det leid ut på kvelden hadde vi samla oss litt og det var mange som forbanna Tyskland og Hitler.

Men den 9. april var stort sett ein dag med vanlege vakter og fangsting. Men ein ting var uvanlig denne dato, skipperen var nesten ikkje i tønna for heile dagen. Det var nok ikkje greitt å vere skipper når slikt hender med kjerring og ungar heime, og ansvar for mannskap og skute.



"Krig, ja vel, kom litt styrbord"

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7



Sommaren er over oss med lange lyse dagar, og ferien står for døra.. Isflaket er i rute, med si andre utgåve av året, og flott er det.

Den 28. mars var det årsmøte i Ishavsmuseets Venner, med bra frammøte og litt underholdning. I styret blei det ei endring i det Ragnhild Overvåg gikk ut, og Margit Skeide kom inn. Vi takkar Ragnhild for flott innsats og ynskjer Margit velkommen i styret. Medlemstalet viste ein fin auke i år 2004, medan vi i år 2005 har hatt ein liten tilbakegang.

Oppgåva vår framover blir å oppretthalde medlemstalet, og helst auke det. På årsmøtet blei det vedteke å behalde kontingenten som før, dvs. kr 150 for enkeltmedlemmer, kr 200 for familiar, og kr 500 for bedrifter.

Ishavsmuseets Venner er ansvarlig for Isflaket, og her har vi hatt dyktige og engasjerte menneske heilt sidan starten i 1998. Isflaket ligg no ute på Internett, og er å finne på foreininga si heimeside: <http://home.no.net/ishavsmv/>

Som namnet vårt seier skal vi vere ei støtteforeining for museet.

Såleis hjelper foreininga med reinhald av museet framføre- og gjennom sesongen, utbetring og vedlikehald av uteområdet etc., forutan utgiving av Isflaket.

Med dette takkar eg for meg, med ynskje om flott sommar til alle.

Johan Ole Brandal

Leiar i Ishavsmuseets Venner

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

**-din leverandør av automatiserte
håndteringsløsninger**

P.O.Box 193, 6069 Hareid, Norway

Telephone: +47 700 13300 Fax: +47 700 13301

www.odim.no

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

- 18 -