

ISFLAKET

Organ for Ishavsmuseets Venner.
Nr. 5/2000 November 2000. 2. Årgang.

"§1 Føremål.

Foreininga Ishavsmuseets Vener har som hovudføremål å støtte arbeidet til Ishavsmuseet i Brandal.

Dette skal skje gjennom økonomisk tilskot, ved dugnadsarbeid, tilstellingar, og andre tiltak som er til nytte for museumsverksemda.

Foreininga tek også sikte på å vere eit forum ordskitte og foredrag om ishavs - og fangstverksemd i arktiske, antarktiske og polare strok.

Foreininga vil dessutan fokusere på kulturvern og forskning, og mellom anna prøve å legge forholda tilrette for studieverksemd, for til døme hovudfagstudentar."



Leiarsynspunkt:

Snart har Venneforeininga lagt bak seg eit nytt arbeidsår. Det er naturleg å stille seg spørsmål om vi er nøgde med det arbeid som er gjort. Sjølsagt er vi ikkje det. Vi veit at Ishavsmuseet er basert på frivillig dugnadsinnsats. Berre styraren har ei løn – ei luseløn vil mange seie. Oppgavene står i kø. Lysten til både det eine og andre må vente. Det blir truleg lita tid til å sjå framover. Det vil Venneforeininga diskutere og gjere oss tanker om.

Museumsleiinga er opptekne med drifta og i tillegg med å få tak over "Aarvak". Det er nødvendig og kan ikkje diskuteras. Det som kan diskuteras er korleis det skal sjå ut, kva det vil koste og tidshorizonten. Styret i Venneforeininga har ikkje sett noko konkret anna enn visse estimat presentert gjennom media. Likevel har vi synt Museumsleiinga at vi er klar til å støtte saka – ikkje med prat men i handling.

GRILLFESTEN 11. august hadde to siktemål. Det eine å slå eit slag om at selkjøt er særdeles velegna til grilling. Det andre at vi håpa på eit overskot som sette oss i stand til fleire tiltak til Museet. Begge deler lykkast bra. **Overskotet blei 7000 kroner som styret i Venneforeininga bestemte skulle avsetast til bygg over Aarvak.**

ISFLAKET: Vi får mange gode tilbakemeldingar frå lesarane av ISFLAKET. Har du noko på hjertet, kontakt redaktør Johannes Alme. Takk for arbeidet Johs. Takk til alle som hjelper til med trykking og utsending.

Dugnadsarbeidet: Dugnadsarbeidet har i hovedsak vært knytt til Aarvak der mast og rigg er gått over og reparert. Skuta er malt utvendig. Dekket er smurt. Ho ser ganske fin ut. Kvar dag kl 1200 kjem Liv med helsing frå venneforeininga. Då ropa karane: HEI KARA, NO KJEM HO LIV.

BAKKENAUSTET: Bakkenaustet har lett dukna litt i kjølvatnet til alt anna som skjer. I sommar er taket smurt og veggane sett inn med soppdrep og rå linolje etter råd frå Sunnmøre Museum. Alt er gjort og betalt av Venneforeininga.

GÅVE: Service til hundre personer (tallerken, kopp, asjett, supebolle, kniv skjei og gaffel) er ei gåve frå Venneforeininga. Det hadde premiere på selkjøtarrangementet.

KVA GÅR KONTIGENTPENGANE DINE TIL ? Du ser ovanfor at dei blir forvalta på ein god måte. Vi betaler også ein del reknningar som Museet har pengeproblemer med. Til dømes har vi delbetalt det nye sikkerhets – og alarmanlegget.

Med helsing frå styret i Venneforeininga - Bjarne J Brandal -

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Bjarne Brandal - formann, Hermann Bakke – nestformann, Liv Skarbakk – sekretær,
Arnfinn Karlsen, Lars J. Brandal, Britt Eilertsen , Ottar M. Brandal.
Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL

Om "Jopeter"

Peter Schmidt Mikkelsen: Befalsutdannet, sledepatruljen Sirius over 2 år, elektroniker/data spesialist, forfatter av bøker fra nordomr., er nå kvalifiseringsdirektør i Grundfoss Electronic AS, dagl. leder av Nanok, har vært mye på NØG og har padlet nesten hele kysten der i kajak, er ca. 45 år.
Hjertelig tak for "Isflaket" nr. 4.

Det er meget interessant skrift med mange gode innlegg.

Under overskriften ""Jopeter" fast i isen - 1955" omtaler Webjørn Landmark et bilde af "Jopeter" på museet, og spørger om der ses et sejl på billedet, eller om det er andre ting, der spejler sig, evt. is i riggen?

Jeg har netop talt med Steen Malmquist, der var ombord som passager på "Jopeter" ved den omtalte lejlighed, idet han da var på vej hjem efter 6 års tjeneste ved Slædepatruljen Sirius i Nordøstgrønland 1953-55.

Malmquist fortæller, at kort efter at "Jopeter" havde tabt propellen, blev der hejst en stor presenning i riggen. Meningen med denne presenning var dog ikke at anvende den som sejl, men derimod at at tiltrække sig tydelig opmærksomhed !

De bedste hilsener

Peter Schmidt Mikkelsen

«ULVEDRÆBERHYTTEN» - den forsvunne fangsthytte ?

Ivar Ytreland: Ålesundsgutt, fangstmann NØG, Maskining. TTS, forsker, konstruktør, adm.dir.jernindustri og oljeselskap, styremedlem/-form., politiker (H) og fylkesordfører og nå pensjonist

Sommeren 1939 ga direktør J.G.Jennov i Østgrønlandsk Fangstkompani Nanok A/S sin fangstmann Christian «Ulvedræber» Petersen i oppdrag å transportere materialer til en fangsthytte med sitt hundspann, og eventuelt bygge den langt inne på Østersletten ved Hold With Hope på Nordøst-Grønland (NØG).

Siden var det ingen som senere så noe til materialene eller hytta tiltross for det ble lett etter den. Dir. Jennov trakk da den konklusjon at den ikke eksisterte. Han besluttet derfor å bygge en ny hytte på samme sted i 1950. Ishavsskuta «Søndmøringen» som siden 1947 årlig var leiet av Nanok som ekspedisjonsskip hadde derfor sommeren 1950 med materialer til en ny hytte. Og med dir. Jennov's spesielle sans for utrolige transportredskaper på NØG hadde de også med en stor gammel 4-hjuls hestevogn som de skulle dra materialene på.

«Søndmøringen» kom vel frem til Hold With Hope og losset materialer og 4-hjulsvogn iland på stranda. Her lesset de på vognen materialer og verktøy, og nesten hele mannskapet, inklusiv skipper Arnold Sandvik, samt dir. Jennov og noen andre dansker, spennte seg for vognen, og en selsom transport krysset de mange bekkedaler og motbakker innover Østersletten. Det ble en slitsom, men humørfyllt tur iflg. beretningen. Skipper Sandvik lo så tårene randt da han fortalte om turen.

Omsider etter mange timer kom de fram til det planlagte sted, og til alles store overraskelse stod den forsvunne «Ulvedræperhytten» fra 1939 der i forbausende bra stand. Det eneste den manglet var tak- og veggpapp, - og det var de eneste materialer de ikke hadde fått med på 4-hjulsvognen som de hadde bakset og slitt med hele dagen. All takpappen lå trygt ombord i «Søndmøringen».

Vel, vel - nå står det en hytte uten papp, og en 4-hjuls hestevogn med materialer til enda en hytte uten papp, langt inne på Østersletten ved Hold With Hope - eller kanskje alt nå er forsvunnet etter 50 år.

Men «Ulvedræber» Petersen utførte sitt oppdrag i 1939 og bygget «Ulvedræberhytten» som avtalt - det var en fin prestasjon selv om ingen fikk brukt den.

Drøbak, 08.07.00. Ivar Ytreland.



ISHAVSSKUTA "ISFJELL"

(EX "UKKO-PEKKA", EX "BIRKILD") Av Magnus Sefland

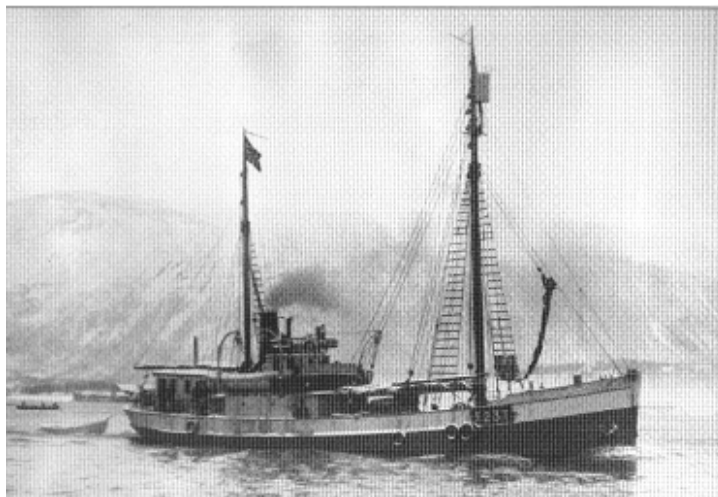
"Et svakt skjær av det ukjente hviler over fartøyet ---", skreiv Trygve Nordanger om denne skuta i boka Dramaet i Nord-Atlanteren. Skroget vart bygd på Orknøyane i 1928. Ved sjøsetjinga ville ikkje skuta på sjøen. Berre etter mykje ekstra umak kom fartøyet på sjøen.

Skroget vart slept til Sagvåg på Stord av ishavsskuta "Hvalrossen", som då tilhørde dei same interessentane som stod bak nybygget. Den nye skuta vart gjort driftsklar der på etterjuls vinteren 1929. Skuta var på rundt hundre fot, rundt 150 brt og fekk ein Bolinder semidiesel på 160 bhk. Skuta fekk namnet "Birkild" og vart levert til L/L "Birkild" i Molde, som vart disponert av Konrad Nerheim. Fiskerimerket var M 8 M.

For "Birkild" var vegringa ved sjøsetjinga berre starten. Framhaldet var først ein tur til Aust-Grønland med ein dansk ekspedisjon og deretter eit par kraftige bomturar til Kvitsjøen. På ein av desse turane, i 1930, var "Birkild" med på å ta opp mannskapet frå den forliste "Islys" av Brandal. Etter det vart "Birkild" seld til Finland. Ho fekk namnet "Ukko-Pekka", som tyder Gubbe-Per. Dette skulle visstnok sikte til den finske presidenten Pehr E. Svinhufvud. Dei finske eigarane brukte skuta på fangst i Vestisen og sildefiske ved Island, og det enda med at skuta fekk ein større brannskade. Fangstreiirlaget Polar ved Astrup Holm i Tromsø kjøpte den brannskadde skuta i 1933 og fekk henne reparert i Sagvåg, der ho tidlegare vart ferdigbygd. Etter dette eigarskiftet fekk skuta merket T 23 T.

Det vart meir vanskar. I 1938 måtte skuta forlatast etter skade i Vestisen. Mannskapet vart teke opp av "Furenak" og "Hisø". Men skuta flaut så vidt det var på oppdrifta i tome spekk tankar. Vraket vart slept tilbake til Troms av ei skute som vi ikkje kjenner namnet på. På denne tid var fangst ved Newfoundland under utprøving. "Isfjell" gjekk gjennom reparasjon og oppgradering på alle måtar. M.a. fekk skuta nytt radioutstyr og peileapparat, og ei rekkje komponentar på hovudmotoren vart skifte ut, slik at effekten auka til 200 bhk. Til fangst ved Newfoundland i 1939 la "Isfjell" i veg i samsegling med "Nyken" og "Saltdalingen", begge frå Gratangen. "Isfjell" hadde mannskap på 20 mann, og skipper var Albert Bergesen. Heller ikkje utrustinga til den turen kan ha gått heilt glatt. Etter at "Isfjell" hadde gått frå Tromsø skreiv Astrup Holm eit brev som han i siste liten sende med "Quest", som gjekk frå Tromsø litt seinare, til overlevering til skipper Bergesen på fangstfeltet. I brevet skreiv Holm m.a. nokså oppgitt at "--- det var som bare fan at der nu skulle bli noget kluds med skibet igjen -- ". Trygve Nordanger har i boka Dramaet i Nord-Atlanteren fortalt om korleis det gjekk til då alle dei tre skutene i samseglinga forliste i orkanen sørvest av Island. Heile mannskapet frå "Isfjell" vart berga av den svenske amerikabåten "Drottningholm" og vart sett i land i Gøteborg.

For skipper Albert Bergesen gjekk det heile vidare frå tverrskap til tragedie. Heimkomen frå forliset med "Isfjell" overtok han vestisskuta "Polar", som også tilhørde Holm-reiarlaget i Tromsø. På turen til Vestisen kom "Polar" sporlaust bort med heile mannskapet på 14 mann.



*"Isfjell" på veg ut
Tromsø sundet.
Foto frå boka
Ishavsskutenes historie
Odd M. Heide Hansen*

Selsom julekveld i polarlandet.

Av: Jan Henrik Jansen

Jan Henrik Jansen overvintra 1946-47 som telegrafist i Myggbukta, han overvintra saman med Peter Melleby og Paul Furuseth.

50 kuldegrader og knistrende nordlys over himmelen – slikt skaper julestemning. Men 50 grader er kaldt – så kaldt at man gjør best i å holde seg inne. Å fyrer en riktig godt kan en klare å holde varmen – selv i en hytte på Nordøst – Grønland. Vi stormfyrte i stasjonen på Myggbukta julaften 1946. Riktig nok hadde vi mistet atskillig av kullene våre under lossingen, og vi hadde vært forsiktige utover høsten, men julaften sparte vi ikke. Da fyrte vi omnen rød.

Tre mann var vi på stasjonen – to fangstfolk som hadde Myggbukta til hovedstasjon, og jeg selv som hadde ansvaret for radioen og den meteorologiske stasjonen. Det hadde vært mange ensomme kvelder mens fangstfolkene lå ute i terrenget. Ensomt er kanskje ikke det riktige ordet forresten. Jeg hadde jo radioen og bikkjene. Og observasjonene skulle sendes til faste tider. Det var saktens nok å gjøre. Mat skulle lages, og stasjonen holdes i orden.

Men nå var vi samlet alle til julefest... Vi hadde ikke juletre riktig nok. Vegetasjonen er sparsom sånn på Grønland Julebakst hadde vi. Etter noen måneder som kokk i islandet hadde vi saktens lært å bake både kaker å brød. Julekaken var tung av rosiner å sukat. Vi var kanskje ikke alltid så nøye med toilettet når vi stullet for oss selv der oppe. Ingen kritiske øyne kontrollerte om vi var skikkelig barbert hver dag. Men julaften stelte vi oss som om det skulle vært hjemme. Moskus steken til middag gjorde vi oss ekstra flid med. Og så hadde vi julepakker. Vi var vist som unger, og iallfall åpnet vi pakkene før middag. I måneder hadde de ligget uten at vi hadde så meget som følt på dem. Pakkene var som en fersk hilsen hjemmefra. Små hyggelige ting. En juleduk lå i en av pakkene og tre kunstige tulipaner. De lyste opp på bordet som en varm hilsen fra en verden som lå langt, langt borte. Vist var det julestemning. Vi bodde jo så å si midt i julenisseland med snø og nordlys og sprakende kulde.



Vi stusset plutselig midt oppe i julepakkene våre. Vi hørte en lyd – en lyd som ikke passet til de vi var vant til å høre. Bikkjehyl og spraking i veggene var vi vant til. Men dette lød som sledemeier. Det er ikke slik på Nordøst – Grønland at man risikerer uventet besøk svært ofte. Til det er avstandene for store, og kommunikasjonene for små. Men dette var sledemeier over snøen. Langt bortefra kunne lyden komme.

Vi gjekkt ut på trammen og lyttet. Jo, vi hørte lyden sterkere nå, og vi hørte manns – rop. Vi skulle gått til bords, men vi lot bordet stå. Hvis vi ikke plutselig var begynt å lide av hallusinasjoner alle tre, så kunne ikke lyden bety annet enn at en eller annen var på vei til oss. Vi lyttet og ventet, og vi tente lypæren vi hadde montert mellom instrumenthuset og hytta. Vi var rett som det var ute på trammen for å høre bedre etter. Men lyden bærer langt når gradestokken viser 50 minus.

En time gikk inntil vi hørte et hundespenn kjøre opp foran stasjonen. En menneskebylt satt på sleden. En mann som var frosset omtrent fast og som vi halvveis måtte bære inn i varmen. Det er ingen promenade å kjøre hundespenn i 50 grader. Vår gjest var en annen fangstmann på en annen stasjon. I to år hadde han bodd alene. Nå ved juletider savnet han selskap. Kalender hadde han ikke, men han hadde kuttet hakk i hytteveggen. Han hadde bare bommet med en dag. Selv hadde han regnet med at det var lillejulaften.

Vi tjorte hundene i den lenken som hang der for uventet besøk. Trekkhunder er ikke særlig kordialt anlagt å det ville neppe vært særlig heldig å blande de fremmende dyrene med våre egne. Mannen pakket vi ut på kjøkkenet. Han var gjennomfrosset. Men han var en velkommet gjest. Og vi hadde jo mat nok. Vi følte det plutselig alle sammen, at dette måtte bli en jul vi alle kom til å huske.

Og den ensomme fangstmannen hadde julepakke med. En eske som han pakket opp. Noe måtte han ha med, synes han, når han kom uanmeldt en hellig julaften. Dansk pålegg å juleknask som var gjemt gjennom lange, kalde og ensomme måneder. Og på bunnen av esken en liten flaske dansk aquavit og dansk likør. Vi tente våre selvlagde stearinlys på bordet. Tulipanene erstattet juletreet og ovnen

durte. Vi spiste moskus, og vi pratet om jul under andre forhold. Jul hjemme, jul under tropesol og jul under krigsforhold. Lavmælt hyggelig prat – en fredsommelig, deilig julaften. Vi glemte vist at det var en urolig, farlig verden et eller annet sted. For den verden lå så langt borte fra vår.

Men for de rutinemessige observasjoner var det ingen jul. De skulle gå som vanlig. Man måtte kle seg godt, selv for den korte turen ut til instrument – huset. Observasjonene ble sendt til Jan Mayen for videre ekspedering. Så fikk vi også ønsket karene der en god jul. Etter tur holdt vi mikrofonen og sendte en hilsen, og etter tur hørte vi stemmene til kollegaene våre. Jeg hadde fiolinen fremme julaften. Og ”Glade jul” gikk i eteren. En spe fiolintone og tre mannsrøster bar den gamle melodien over til våre venner som vi aldri hadde sett, og som bodde på en stormslitt vulkansk øy i Atlanteren. Et av de mest jordblåste og verste steder noe menneske kan oppholde seg.

Det ble en selsom radioutsendelse.

Vi hørte julebudskapet over radioen fra Norge. Vi hørte sang av barn som gikk rundt juletreet. Men vi begråt ikke vår egen skjebne. Vist hadde det vært hyggelig å sitte hjemme i stuen en julekveld - men vi fire mannfolk følte likevel julen kanskje sterkere enn noen gang før – her oppe i isødet langt nord for polarsirkelen. I vår verden hersket en fullkommet fred. Hundenes hyl til månen og nordlyset i polarnatten var et naturlig akkompagnement til denne følinga vi hadde denne julaften.

Museumsavslutning med Førjulsfest og ”Julegavesøndag”.

Tradisjon tru vil Ishavsmuseet også i år skipe til førjulsfest på Ishavsmuseet. Festen har tidlegare vorte annonsert til den 1. desember. No har vi flytta festen til den 8. desember. Festprogrammet er ikkje klart når ISFLAKET går i trykken, men det vil bli ein innholdsrik fest, med kaffi/pratepause, loddsal og mykje gode kaker. Søndag den 10. desember vil vi halde ope museet frå kl. 13.00 – 17.00. Dette blir den siste dagen museet er ope for denne sesongen. Det vil bli julestemning på museet denne dagen. I tillegg til kaffi og ”polarvaflar” vil vi også servere gløgg og peparkaker. Dette er dagen for julegavekjøpa. Mange fine ting i selsskinn til jul. Vi har også dei fleste av årets polarbøker. Dette burde vel vere ei passande julegave til far?

Vi har no også trykt nytt opplag av andelsbrev til Ishavsmuseet. Desse har vore utselde ei stund, og fleire har den siste tida vist interesse for å skaffe seg andelsbrev i Ishavsmuseet. Dette burde absolutt vere ei spesiell julegave.

Under museumsstafetten 22. oktober sette vi ein liten rekord her på museet. Aldri før har så mange betalt billett på ein dag. Vi hadde denne dagen 342 betalande gjestar. 200 av desse kjøpte seg selkjøtt middag. Det var til tider trengt i museumslokala denne dagen. Konferanseromet var fylt til 4 film framsyningar om bygginga av ishavsskuta ”Polarbjørn”. I tredje etasje underheldt ”Hakapikane”.

Også på ishavsfesten den 11. oktober var det fullt hus. Over 200 hadde møtt fram til denne festen. I midten av november er besøkstala ved Ishavsmuseet denne sesongen kome opp i vel 6000. Dette er vi nøgde med. Vi vonar på ein liten framgong til neste år.

Dugnadsgjengen har vore trufaste også i haust. Mange har stilt opp og mange viktige oppgåver har vore utførde. I Hovudsak er dette på ”Aarvak”, men også på museumsområdet og verkstadbygginga som Ishavsmuseet er i ferd med å overta. Venneforeininga har utført ein stor jobb med naustet som står på museumsområdet. Avslutningsvis må eg få lov å takke alle som har hjulpet oss på museet denne sesongen. Detter er i første rekke Venneforeininga, alle dei som har hjulpet til på søndagane, alle som har stilt opp på dugnad, Liv som har samla dugnadsfolket og dei som har hjulpet oss økonomisk. Velmøtt til dei to siste arrangementa våre.

Takk for i år, god jul og godt nyttår, og velkomne til ny spanande sesong 2001.

Webjørn Landmark
- styrar -



Årets polarbøker

ISFLAKET kjem her med ein kort presentasjon av bøker som har kome eller kjem ut i nær framtid. Alle bøkene har tilknytning til det polare. I tillegg til dei bøkene som er nemde under har vi også gode bøker frå: Roland Hunterford, som skriv om Shackleton, Ragnar Kvam jr. skriv om dei fire store: Amundsen, Scott, Nansen og Shackleton, og så har vi boka om polarkokken Lindstrøm. Det er enno fleire polarbøker på marknaden i år, men vi har valt og omtale desse.

”Svalbard – Et eventyrleg polarliv” av Kjell Reidar Hovelsrud

Kjell-Reidar Hovelsrud ble født i 1947, vokste opp i Bærum og ble tidlig en lidenskapelig hundekjører og friluftsmann. Han utdannet seg som bilmekaniker, og ble med en vitenskapelig overvintringsekspedisjon til Svalbard i 1968-69, for blandt annet å ta seg av hunder og utstyr.

Siden ble det mange ekspedisjoner og overvintringer: Registrering av funnpunkter for oljeselskapet Fina, fangst- og turopertørvirksomhet og biologisk forskning.

I perioden 1974-75 var han stasjonssjef i Ny-Ålesund. Hovelsrud etablerte sin egen fangststasjon (Mushamna) på Svalbard i 1987, og overvintret der fram til 1994. Fangststasjonen Mushamna ble bygd uten myndighetenes velsignelse. I den sammenhengen har han en del å fortelle om den lille manns kamp mot myndigheten. Nå har han endelig satt sine opplevelser ned på papiret, og gir oss beretninger om sitt eventyrlige polarliv.

Boken er illustrert med forfatterens private bilder.

”Hvite horisonter” av Leo Oterhals. Leo Oterhals si siste bok omhandlar kappløpet for å nå begge polene. Her sto nordmennene i fremste rekke. Hvite horisonter inneholder mye polarhistorie og opplysninger om heltemot og nederlag. Den amerikanske rikmannssønnen Lincoln Elsworth støtta og finansierte store delar av Amundsens luftekspedisjon i Arktis, før han sjølv rusta ut eigne ekspedisjonar til Antarktis med norsk skute og mannskap i 1933. Han er ein av hovudpersonane i boka. Med seg hadde han nordmannen Bernt Balchen som pilot. Sunnmøringen Bjarne Larsen som er den einaste gjenlevende av ekspedisjonsmedlemmene fortel i denne boka si historie om livet i isødet om bord i en trangbodd skute saman med berømte polarforskarar og garva sjøfolk. Boka er rikt illustrert med mange gode bilder.

”Katja på Svalbard” av Ellinor Rafaelsen. Spenningsserie om ei norsk ungjente. Bok nummer 14. Vi kjenner Katja godt. I hele 13 bøker på 90-tallet fikk leserne være med den tøffe, snarrådige, verdensvante og kanskje litt dumdristige ungjenta rundt om i verden på stadig nye eventyr. I 1996 trodde vi det var slutt, selv om fansen skrek etter mer. Og i fjor tok Ellinor Rafaelsen utfordringen, og ga oss *Katja på Cuba*. I årets bok er det spenning og farer i massevis; eksotisk miljø, filmarbeid, isbjørner; sleske fyrer – og den store kjærligheten. Forfatteren kjenner livet på Svalbard, og Katjas opplevelser på denne Norges utpost er spennende og interessant lesning.

”Øverst på jordkloden” –

”Øverst på jordkloden” er Svalbard si tusenårsbok. Barn og ungdom, frå barnehagen og oppover til ungdomsskulen, har teikna og fortalt/skrive om det å bu på Svalbard. Prosjektet starta i fjor haust. Ei lokal prosjektgruppe, der også skulen var med, har styrt arbeidet, og Claus Hagerup har vore konsulent. Reknar med at dette blir årets julegåve til slekt og vener på fastlandet, frå folk på Svalbard.

”Det har hendt på Svalbard III” – Toralv Lund Dette er tredje boka i serien frå Toralv Lund.

Her er omtale av ishavsskuta ”Selis” og isbrytaren ”Isbjørn” som vart senka i Grønfjorden under krigen. Om ulike reiser med småbåt frå Svalbard til Noreg, og ein del portrett av mennesker som har budd på Svalbard

Videre har Thorolv Lund ferdig eit råmannuskript om overvintrerane Georg Bjønnes (Svalbards Munchhausen) og Bernt Jørgensen (Beisaren). Dessutan arbeider han med ei oppdatert utgåve av ”Kalde krigsår” om krigen på Svalbard. Informasjon frå nyopna tyske arkiv gjer at det no er på tide med ei ny utgåve av denne gode boka. Videre har han under arbeid ei bok med arbeidstittelen ”Tragedier i Polarlandet”, som tittelen seier skal handle om ulike tragedier som har utspela seg på Svalbard.

”Kullets vei frå fjellet til oppvarming i hus” – Boka til Kristin Stoltz er eit lite hefte med svartkvitt bilete, og litt tekst, om kolet si vandring frå Gruve 7, via kraftstasjonen før det endar i stovene våre som lys, varme radiatorar og varmt vatn. Det siste biletet er av ei ung jente som ligg i badekaret i skumbad medan fire kolete gruvearbeidarar står omkring og ser på. Eit uskuldig og humoristisk bilete. Kristin Stoltz har vore på Svabard i fem år, ulike jobbar, men har no etablert seg som freelance-fotograf i Longyearbyen.

”Svart på Hvitt” – Bok om Longyearbyens Arbeiderforening til laget sitt 75 års jubileum av Birger Amundsen.

”Frost on my moustache” eller ”Is i barten ” på norsk av Tim Moores som reiser i den britiske oppdagaren Lord Dufferins fotspor til norskekysten, Island, Jan Mayen og Svalbard. Ikkje alle blir biten av ”Svalbardbasillen”, men visstnok ei morosam bok om turen.

”Menn av is og kulde” – **Kjell Fjørtoft**, er en beretning fra første halvdel av 1900-tallet, om et liv som er totalt ukjent og ubegripelig for de fleste. Den er fra en tid da mennesker ble drevet av fattigdommen til å reise til en verden fylt av is og kulde, og bli der i flere år. Det var likevel en bedre tilværelse enn den de forlot.

Boken har to hovedtemaer; Svalbard og Karl J. Bengtsen, en bergenser som fikk en makeløs karriere der oppe. Svalbards historie er med, fra begynnelsens nesten lovløse tilstander, til Norge fikk råderett over området etter et underlig politisk spill. Dessuten spiller både unionsoppløsningen, verdenskrigen, revoulusjonen i Russland, samt Roald Amundsen og Nobile viktige roller.

Kjell Fjørtoft har tidligere skrevet en rekke polarbøker, og bøker om den andre verdenskrig. Han har gjennom sitt forfatterskap og i sitt daglige virke som journalist engasjert seg sterkt for krigens aktører i Nord-Norge.

Forfatterene er også filmfotograf, og har laget film både fra Nord-Norge og Svalbard.

”Ishavsskutenes Historie III” – Odd Magnus Heide Hansen.

Ishavsskutenes historie III starter med en omtale av Magnus Sefland om framdriftsmaskineri om bord i ishavsskuter fra damp til diesel. Videre omtales 17 skuter. I tillegg er det en del personlige historier fra fangstmiljøet både fra fangstfeltet og hjemmefronten.

Boka skildrer skjebnen til en ungdom som ble spilt ut av livets bane. Ulykka skjedde om bord i M/S «Kvitøy» på sildefiske utenfor Florø. En annen ungdom var skårsveiv (16 år) ble innefrosset i 28 døgn i Vestisen og beskriver sine opplevelser fra oppholdet om bord på M/S «Maiblomsten».

Forlis av skuter er beskrevet fra de sju skutene som gikk ut fra Ålesund vårvinteren 1917 til M/S «Herøyfjord»s forlis utenfor Rundø i 1949. I tillegg er historien til M/S «Kvitøy» beskrevet fra skutas skapelse til den forliste utenfor Finnmarkskysten

”Ishavsskuter II”

I fjor gav Johan Ottesen ut ei bok om selfangstskuter frå søre Sunnmøre. I alt vart 43 skuter omtala i boka som fekk namnet "Ishavsskuter".

I år kjem Ottesen med boka "Ishavsskuter II". Boka er bygt opp på same måten som den føregåande, men handlar no om skutene frå nordre Sunnmøre og då først og fremst frå Ålesund.

Det er Brandal som oftast har fått fokus når det gjeld selfangsten. Men Ålesund er likevel den kommunen som har hatt flest ishavsskuter. I tillegg til dei skutene som ålesundsfolk eigde, var det også reiarar frå andre stader i landet som valde å stasjonere skutene sine i Ålesund. Disponeringa av slike utanbys ishavsskuter vart som oftast overlate til eit firma eller person i Ålesund, og mannskapet kom ofte frå byen eller bygdene rundt. Skuter som på denne måten vart stasjonert i fleire sesongar på Sunnmøre er også tekne med i boka.

I årets bok er det 53 skuter som blir omtala frå dei blir bygde til dei går ut av drift. Boka er rikt illustrert med bortimot 100 foto.



MED LENGSEL SÅ VIL JEG FREMFØRE ---

Med lengsel så vil jeg fremføre
en sang i den ensomme natt.
Langt borte fra venner å kjære,
vi er nu så ene og forlatt.
Her ute på ishavets bølger
så rastløs vi tumler omkring.
Forkast ei den hilsen som følger,
til norge med iskolde vind.

Ref: Vi seiler for velstand og lykke, vi seiler for far
og for mor, vi seiler for dem vi har kjære,
og for flagget som vaier om bord.

Her er ingen sol ingen sommer,
her vokser ei roser på eng.
Her høres ei musikk og trommer,
her er ingen oppredet seng.
Vi må imot bølgene kjempe
og mang engang ser vi vår død,
men vi kan ei annet oss vente,
som på havet skal tjene vårt brød.

Jeg haver også et ord til de store,
som lever så flott og galant.
De skulle i sjøgang få kløre,
så tenker jeg stasen forsvant.
Ti vårt skip er ikke som arken,
ei vårt mannskap som Noas der gikk,
ei lik eder en søndag i parken,
og grundstøt på Ararat fikk.

De går på broderede tepper,
og nyter den fineste kost.
mens vi spiser saltkjøtt og erter,
som fortæres i sjøsprøyt og frost.
Din hyre er vist også bedre,
dine lommer av penger er full.
men i døden du får ikke mer
End et klede og tre skuffer muld.

Du kunne vel få andre tanker,
når kommandoen i stormen den lød
og du viste at to rotne planker,
var alt mellom liv og død.
Da var det ikke formeget
om du sendte en hilsen til dem,
som haver sin sommer henlevet
I fare på ishavet hen.

Så mang en stolt skute på havet
har krænget for snehvite seil.
Så mang en kjekk gutt begravet
under havets urolige speil.
Vi seiler for velstand at bære
hjem til fader og mor.
Vi seiler for Norges ære,
og flagget som vaier om bord.



Jeg lenges mod gjensynets glede,
ak monn hun bare er tro.
På strandbredden står hun og venter
der møtes de elskede to.
O, kvinde ditt hjerte utgrunde,
visst ingen makter på jord
du smigrer med hånden og munden,
mens falskhed i hjertet ditt bor.

I vårt hjerte vi bærer et minne,
med vemod det fengslet enhver.
at billede er av en kvinde,
som vi holder så inderlig kjær.
Ja tungt er det for oss at skille
det kan ei beskrives med ord.
i fra min elskede lille,
Det kjæreste vi eier på jord.

Til slutning så vil jeg nu sende,
en hilsen til far og til mor.
En hilsen fra venner og kjære,
vi lever jo alle om bord.
Og sangen den har sine grunner
og dikteren selv da han dro
på sjøen for smilende munn
og hyre på ishavet tok.

På Sunnmørsbesøk

Av Tore W Topp

Tore W. Topp, Alester Hansen og Magnus Sefland var helga 2. og 3 september på tur til Sunnmøre, Brandal og Sjøvik.

Først må jeg få takke alle for en fantastisk vennlig mottakelse i Brandal. Det var et meget interessant å besøke Ishavsmuseet og den gamle sliteren Aarvak, det er imponerende å se hvor godt ishavshistorien i Brandal er blitt bevart. Derneest bør jeg vel forklare hvorfor en Mjøsas` mann har funnet det interessant å arbeide med ishavshistorie.

I 1969, under min studietid i Oslo, traff jeg ei flott jente fra Bodø, som het Sigrun Schjelderup, og vi giftet oss i mars 1970. Det viste seg at hun var datter av Ludolf Schjelderup, en ikke helt ukjent ishavsskipper og reder. Vi fikk mange kvelder og netter sammen hvor han fortalte så levende fra alle sine turer på ishavet at jeg formelig følte at jeg også hadde vært med. Det startet ikke min generelle interesse for ishavet, men styrket den til de grader at jeg med bakgrunn i innsamling av gamle rederidokumenter fra pappesker og kofferter lagret på de utenkeligste steder, nå sitter med et ganske komplett arkiv fra 1915-1983.

Schjelderup Sælfangstrederi A/S ble stiftet i 1915, midt under 1.verdenskrig av faren til Ludolf, Peter Schjelderup. Han og hans kone drev stort med fisk og fiskeforedling fra handelsstedet Skånland i Salten. Bakgrunnen for at handelshuset ønsket å etablere seg innenfor selfangstnæringen var sønnen Ludolfs sterke interesse og tro på mulighetene. Han hadde i 1915 vært med som skytter på to turer til Dansketredet og Øst-Grønmland med den nybygde Sunnmørskuta "Polarstrøm" av Buskøy, tilhørende Jan Hess. På den første turen fikk de propellskade og måtte seile til Island for reparasjon og på den andre turen ble skuta oppbrakt av engelskmennene og brakt inn til Kirkvall, så for rederiet ble nok ikke denne sesongen den aller beste, men for Ludolf ble den avgjørende for hans framtidige yrkesvalg.

Den mest berømte skuta i rederiets eie var "Quest" som ble anskaffet i 1924 etter at Sir Ernest Shackleton hadde benyttet den på sin siste tur til Antarktis. Han døde om bord på Quest i Grytviken på Sør-Georgia 5.januar 1922.

Quest ble fortsatt mye benyttet til ekspedisjoner. Blant annet hadde de en mangeårig kontrakt med Bennet Reisebyrå. Mest kjent er vel kanskje redningsekspedisjonen etter luftskipet Italia i 1928, hvor Quest var hyret av den svenske regjering og som etter mye om og men var i begivenhetenes sentrum da et av de svenske flyene hentet ut Nobile og hunden hans fra isflaket og førte de tilbake til Quest. Quest ble totalt ombygget etter krigen og forliste først i 1962 på New Foundland. Det var for øvrig den første sesongen som Ludolf ikke var med.

Rederiet drev videre med en skute og leiet mannskap, men i 1964 solgte Ludolf seg ut av aktivt selfangstdrift etter nærmere 50 år i bransjen.

Han døde som han levde, på sjøen ombord i pramma, på fiske utenfor hjemstedet Skånland i 1983. Han ble 89 år gammel.

Bakgrunnen for min tur til Sunnmøre i høst var blant annet for å besøke Sjøvik Verft AS, som i 1948/49 bygde m/s Polarquest for rederiet, Norges største treskute bygget etter krigen. Byggeprosjektet het først Selis etter skuta med samme navn som ble skutt i brann i Grønnefjorden på Svalbard under krigen. (Fritham ekspedisjonen i 1942). Navnet ble senere under byggeperioden endret fordi navnet skulle passe sammen den andre mer berømte skuta Quest. Den var totalt ombygd og forlenget ved Gravdal Skipsbyggeri i 1947 og fremsto nå som en topp moderne selfanger. På verftet møtte vi seks spreke pensjonister som alle hadde hatt befatning med Polarquest og Ludolf Schjelderup under byggeperioden. En av dem hadde til og med mønstret på både Quest og Polarquest på tre turer til New-Foundland. Her kom det fram mange artige historier og pussige anekdoter fra en spennende periode både for verft og rederi.

Forberedelsene til byggingen av Selis eller Polarquest, ble meget omstendelige og vanskelige. Som en liten kuriositet kan fortelles at da vi kom til Brandal etter besøket på Sjøvik, var vi blant annet ombord i Polarstar med selveste Sigmund Bøe som cicerone. Det ble en minnerik opplevelse i seg

selv, han har også denne fortellergaven som får oss andre til å føle at vi er med han på turen. Polarstar ble jo bygget på samme tid som Polarquest, ved James Lamont & Co Shipyard utenfor Glasgow i Skottland. Jeg rotet litt i arkivet etter at jeg kom hjem, og der fant jeg ut at denne kontraheringen fra Martin Karlsen kom i orden bare dager før det samme verftet mottok en forespørsel fra Schjelderup rederiet om bygging av den nye Selis. Knapphet på stål gjorde at verftet måtte takke nei, det var ikke mulig å bygge to selfangere på samme tid. Det var jo enda verre i Norge, her var det også knapphet på det meste så tett etter krigen. Rederiet forsøkte også kontrahere Selis ved Stord Verft, men mangel på det meste gjorde det umulig å bygge en slik båt ved Stord på denne tiden.

Derfor ble prosjektet endret til treskute, og flere aktuelle båtbyggerier i Norge ble kontaktet, deriblant Brattvåg Båtbyggeri A/L, senere Søvikgrend Båtbyggeri A/L og som nå heter Søvik Verft AS. Polarquest ble byggenummer 20 og det var det største prosjektet de hadde tatt på seg til da. Ludolf med familie flyttet til Eidsvik og han deltok aktivt under hele byggeperioden for å sikre leveranser og å overvåke framdriften.

Dessverre ble ikke Polarquest en gammel skute. Allerede i 1957 forliste den på Island på veg over til New Foundland, men følgende oversikt viser hva den fikk om bord av fangst i sin levetid. Hvalrosssturen til Grønland i 1951 hvor de blant annet var helt oppe i Kane bassenget mot Kapp Jackson og hvor det ble sagt at ingen skute hadde vært så langt nord siden Amundsen var der med Gjøa. I alle fall utløste denne store fangsten av hvalross at den ble totalfredet fra 1952.

FANGSTOVERSIKT M/S POLARQUEST.

Året	Brunsel	Gråsel	Whitecoat	Tot.skinn	Hvalross	Storkobbe	Klappmyss	Spekk Kg
1949	5150			5150	623	61	10	180.000
1950	1128	5662	7082	13872		1	19	202.000
1951	8500	1000	4000	13500			1500	260.000
1951		100		100	1175	20		160.000
1952	6684	587	2938	10209			86	240.000
1953	6500	4100	6000	16600			100	250.000
1954	6189	4352	2803	13344		1		231.000
1955	4500	7500	3500	15500				250.000
1956	1700	300	19700	21700			300	250.000
1957	0	0	0	0	0	0	0	Forlis
	40351	23601	46023	109975	1798	83	2015	2.023.000

Følgende polarskuter har vært registrert i rederiets eie.

Johanna Schjelderup	1915-1921	Forlist
Taakeheimen	1916-1926	Forlist
Polarulv	1918-1923	Forlist
Gamle Quest	1921-1946	Ombygd i 1946/47
Staalís	1924-1926	Forlist
Johs. Bache	1924-1932	Kondemnert
Storsælen	1926-1928	Forlist
August Jakobsen	1929-1939	Solgt, senere Brattind forlist i 1952.
Selis	1932-1942	Bombet, Fritham ekspedisjonen
Vesteris	1934-1936	Forlist
Polar	1934-1939	Forlist
Viking	1935-1937	Forlist
Isblink	1947-1951	Solgt og forlist senere.
Nye Quest (ombygd og modernisert)	1947-1962	Forlist
Polarquest	1948-1957	Forlist
Jan Magnus	1959-1966	Solgt og kondemnert senere

Litt om stedsnavn på Svalbard.

Av/ Ian Gjertz

Ian Gjertz er biolog og har jobba 20 år med sel, kvalross og isbjørn på Svalbard. Han har og vore medlem i navnekomiteen for norske polarområder.

Tilreisende til Svalbard synes ofte at stedsnavnene der er ulike de vi har ellers i Norge. Dette er rimelig fordi Svalbard har en kortere, og mer unorsk historie enn landet for øvrig. Navn som *Amsterdamøya*, *Danskøya*, *Engelskbukta*, *Biskayerhuk* og *Hamburgbukta* har alle en helt klar utenlandsk tilknytning. Opphavet til navn som *Wijdefjorden*, *Liefdefjorden*, *Knockdowodden* og *Kapp Pechuel Lösche* kan man si mye om, men norske er de ikke!

De mange navn av utenlandsk opprinnelse gjenspeiler kun at Svalbard hadde en drøy 300 år lang historie før øyriket ble en del av Norge i 1925. Norske myndigheter valgte å beholde de opprinnelige stedsnavnene. Enkelte ble likevel fornorsket. Derfor ble eksempelvis *Kings Bay* til *Kongsfjorden* og *Treurenburg* til *Sorgfjorden*. Etter 1925 er stedsnavnene norske. Navnene kan være beskrivende eller være oppkalt etter personer, fartøyer, steder osv., men felles for alle nyere navn på Svalbard er at de skal være på nynorsk.

Grunnen til at nynorsk er rådende er visstnok en hestehandel som ble gjort på begynnelsen av 1930-tallet. I forbindelse med kartleggingen av polarområdene trengte Norges Svalbard og Ishavsundersøkelser (NSIU), som var forløperen til Norsk Polarinstittutt, bevilgninger. Kartleggingen skulle finansieres med inntekter fra pengelotteriet. For å få gjennomslag for dette i Stortinget var det nødvendig med litt kjøpslåing. Dette benyttet nynorskbenken seg av og resultatet ser vi i navnsettingen på Svalbard.

Det er ikke bare utlendinger som har satt sitt preg på navnene på Svalbard. Sunnmøringene har også bidratt. Navn som *Storfjorden*, *Skorpa* og *Vartdalsåta* kunne være fristende å ta til inntekt for Sunnmøre, men det er neppe helt riktig. Såta er for øvrig oppkalt etter Hroar Vartdal, bibliotekaren i NSIU.

Kikker en etter på Svalbardkartene er det derimot andre navn som har en entydig tilknytning til Sunnmøre. Det mest kjente av disse er naturligvis *Ny-Ålesund*. Den storstilte gruvedriften her ble utbygget av Peter Brandal. En stund bar stedet til og med hans navn, *Brandal City*. Like utenfor Ny-Ålesund ligger *Brandalspynten* og *Brandalspynten lykt*, så Peter Brandals tilknytning til denne delen av Kongsfjorden er langt fra glemt.

Ålesund har også satt spor etter seg på helt andre deler av Svalbard. Lenger sør langs vestkysten av Spitsbergen, i Van Keulenfjorden, ligger *Ålesundneset*. Det er oppkalt etter en sunnmørsk hvalfanger som hadde tilhold der. Tar en så turen rundt Sørkapp og inn i Storfjorden finner en navn med tilknytning til Brandal. Norsk Polarinstittutt benyttet i mange år båten *M/C Minna* av Brandal som ekspedisjonsfartøy på Svalbard. Hva var vel derfor mere naturlig enn å minnes fartøyet ved å oppkalle en odde langs østkysten av Spitsbergen etter henne. Førte kilometer lenger sør for *Minnaodden* ligger *Rørenbukta*. Den er oppkalt etter Ingolf Røren, skipperen på Minna.

Dette er bare noen eksempler på navn med tilknytning til Sunnmøre. Jeg vil anbefale at den interesserte leser selv søker litt i kartene og litteraturen for å finne flere. Hovedkilden til kunnskap om Svalbards navn er boken *"The Place names of Svalbard"*. Boken er utgitt av Norsk polarinstittutt og består av to deler som opprinnelig ble utgitt i henholdsvis 1942 og 1957. Disse ble trykket på nytt i ett bind i 1991. Opptrykket er visstnok nå utsolgt, men nytt opplag er planlagt. Til slutt er det viktig å poengtere at denne boken omhandler navn frem til 1955. En mengde navn er kommet til etter den tid, men disse finnes kun på kartene. En oppdatert navnebok for Svalbard er planlagt, men vi må nok vente flere år før den ser dagens lys.

B

Det er ein fornøyelse å arbeide med "ISFLAKET".

Når vi tok til med arbeidet med VENNEBLADET for snart to år sidan, var intensjonen at bladet skulle vere eit medlemsblad med informasjon frå Ishavsmuseet, det er det fortsatt, men muligheita til å gjere litt meir ut av det, har gjort at vi har utvida horrisonten betrakteleg. Så lenge dette nærmast går av seg sjølv, der vi er på veg mot noko betre, med ei enno større interessegruppe, meiner eg at det ikkje rett å halde att utviklinga.

Du har no Julenummeret av ISFLAKET i handa. Som "redaktør" vil eg no nytte anledninga til å takke alle rundt om kring som bidreg på eit eller anna vis i arbeidet. Dette nummeret er i så måte eit fint eksempe l på ulike kontakter vi har. Berre å skaffe fram underlag for presentasjon av årets bøker var eit puslespel, som innbefatta hjelp frå fleire av forfatterane, fleire forlag, Hallvard Holm i Longyearbyen, og litt klipping frå Svalbardposten.

Artikkelforfattarane er vi sjølvsagt stor takk skuldige, det er dei som no dreg bladet vidare, og vi er takknemlege for at dei på denne måten er med å løftar "Isflaket".

Når så dette er skrive, vil eg til slutt føye til at ut på våren reknar vi med å vere tilbake med nye utgåver, men sidetalet vil nok ikkje vere like mange som i dette juleumneret.

Avslutningsvis vil eg ønske alle ei god Jul og eit godt nytt år!

Brandal, november 2000
Johannes Bjarne Alme



Kostnadane med utgivelse av dette nummeret av ISFLAKET, er dekkja av:



Bilutleige
Aut. Bilverksted
Oljeforretning
Karosseriavdeling

Lars Brandal

Aut. Rekneskapsfører

6069 Hareid
Tlf./fax: 70 09 37 65

