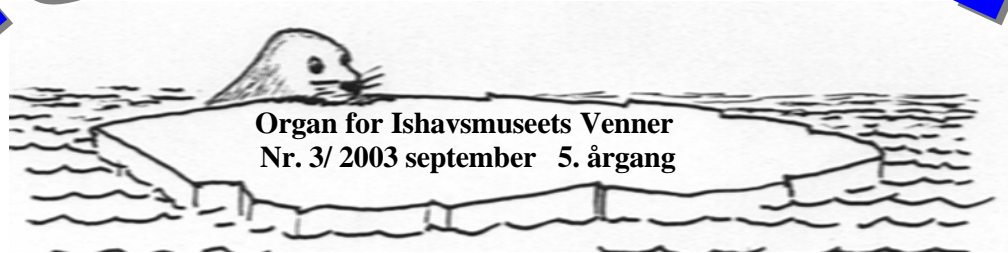


ISFLAKET



Kjære lesar og polarven.

Ein sommar er dessverre over, og vi går raskt mot haust og mørketid. Noko positivt er det nok i dette og. Ein kan tildømes bruke meir tid på andre hobbyar og dyrke andre interesser. For dei som kan tenke seg og sende inn bidrag til "ISFLAKET" er det no rette tida til å leite fram stoff som dei har liggande og få sendt det til oss i redaksjonskomiteen.

Også dette nummeret av bladet inneheld diverse variert stoff, og vi er svært takksame overfor dei som har sendt oss bidrag. Spesielt vil eg nemne stykket som Tore W. Topp har skrive om Ishavsrederiet på Skånland.

Som sagt, vi oppmodar alle som har stoff liggande eller som kan tenke seg å skrive om eit eller anna å ta kontakt. Korte og lange artiklar er like velkomne!!

Redaksjonskomiteen ynskjer alle lesarane ein god haust.

Andreas Ringstad
-redaktør-

Fredag 19. september kl. 19.00 kjem

Stein P. Aasheim til Ishavsmuseet.

Han har med eit utval ferske lysbilete og vil halde foredrag om den eventyrlege overvintringa i isøydet saman med kona og deira to døtte på 6 og 13 år sist vinter i ei lita fangsthytte på nordkysten av Svalbard.

Onsdag 15. oktober

Ishavskveld

I samband med Hareidsstemna blir det Ishavsfest på Ishavsmuseet
onsdag 15. oktober kl. 19.00

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Johan Ole Brandal - formann, Greta Kirkebø – nestformann, Tor Riise – kasserar,
Hans Petter Brandal sekretær, Leif Kristian Brandal, Oddfrid Kleppe , Ottar M. Brandal.

Isflaket: Andreas Ringstad, Finn Sindre Eliassen og Webjørn Landmark

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Ishavsrederiet på Skånland

Av Tore W.Topp

Tore W. Topp vart fødd i 1945. Han vaks opp i Gjøvik og er no busett i Hamar. Han er siviløkonom og ingeniør og har sitt daglege virke i eit konsulentforetak. Interesse for ishavsnæringa og ishavshistoria fekk han i rikt monn då han gifte seg med Sigrun Schjelderup frå Bodø. Ho er dotter til Ludolf Schjelderup, ishavsskipper og medeigar i Schjelderups Selfangstrederi på Skånland i Salten. I dag har Topp hand om arkivet etter reiarlaget. I 2001 stod Topp i brodden for Quest Historisk Ekspedisjon 2001 til Nordaust-Grønland.

Bakgrunn:

Peter Schjelderup solgte farsgården i Valnes til sin svoger Konrad Jensen fra Stensøy, og overtok Skånland i Salten i 1893. I kontrakten forpliktet Konrad Jensen seg til ikke å drive med handel på Valnes, så lenge Schjelderup drev handel på Skånland.

Skånland hadde egen dampskipsekspedisjon og eget poståpneri (fra 1893). Den aller viktigste næringsveg ble imidlertid fiskeoppkjøp og alt som hørte til, klippfisktilvirkning, sildesalting, og fartøybruk. Bare i klippfisktilvirkningen var det ofte beskjeftiget over 100 personer i Steigen, Gildeskål og på Skånland.

Hver vår seilte "Moder" til Bergen med fisk og sildelast, og hadde med alle slags varer hjem igjen til butikken på Skånland. Sammen med vennen Ragnar Schjølberg, etablerte Schjelderup i 1903 et fiskebruk på Røst. Det tok imot ca 500 tonn råfisk, og senere ble det også utvidet med trandamperi. D/S "Skjold" ble innkjøpt og stasjonert på Røst fra 1905.

Etablering av Schjelderup Sælfangstrederi:

Handelshuset kom tidlig med i ishavsfangsten, for allerede i 1910 utrustet Peter Schjelderup en overvintringsekspedisjon i Bellsundet på Øst-Spitsbergen. Det var seks mann fra Tromsø som ble sendt opp med utstyr for å bygge tre fangsthytter. Fangsten bestod vesentlig av polarrev og isbjørn.

Senere fulgte flere slike ekspedisjoner både til Jan Mayen, Hopen og Svalbard.

Foranledningen for at Schjelderup Sælfangstrederi ble etablert høsten 1915, var at sønnen, Ludolf Schjelderup i 1915 fikk prøve seg som fangstmann om bord på «Polarstrøm» av Buskø på to fangstturer til Grønland og Danskestredet samme år.

Om bord på "Polarstrøm" ble han kjent med Anthon Jensen fra Tromsø, som var 1.skytter om bord og hans 11. sesong på ishavet i en alder av bare 25 år. De ble enige om at fra neste sesong skulle de forsøke å utstyre en egen fangstekspedisjon til Kvitsjøen på egen skute.

Vel tilbake i Ålesund etter første tur skriver Ludolf et begeistret brev til sin far. Han er blitt fascinert av både forretningsmulighetene og ikke minst fangstlivet, så han ønsker å få med faren til å satse på næringen. Samtidig ber han om at Ragnar Schjølberg ikke skal være med i prosjektet.

Faren er skeptisk, han synes dette er for risikofylt og at det binder opp for mange penger.

Allikevel, etter grundige samtaler med sin kone Johanne, bestemmer de seg for å gå med i ishavsnæringen, men invitere allikevel Ragnar Schjølberg til å delta. En svensk kutter blir kontrahert og bygget om til selfanger og døpt "Johanna Schjelderup".

Schjelderup Sælfangstrederi er en realitet og et nytt næringsgrunnlag for Skånland og Schjelderup starter, en næring som familien skulle delta i nesten 50 år.

Ludolf ønsker å forbereder seg på en karriere på ishavet og reiser til Trondheim høsten 1915 for å gjennomfører et navigasjonskurs ved Trondhjems off. sjømandsskole. Her ble han uteksaminert den 9.mars 1916.

Følgende ishavsskuter har vært i rederiets eie:

Perioden 1915 – 1923

- Johanna Schjelderup 1915-1921 Forlist
- Taakeheimen 1916-1926 Forlist
- Polarulv 1918-1923 Forlist

Prisene på spekk var meget gode under 1.verdenskrig, derfor ble perioden fra 1915 til 1918 en svært aktiv periode for ishavsnæringen i Norge, både på Sunnmøre og i Nord Norge. Flåten fikk derfor en kraftig økning, flere ville delta i dette økonomiske eventyret. Peter og Ludolf Schjelderup blir foregangsmenn for ishavsfangsten fra Nordland fylke. Rederiet kontraherer tre skuter på disse tre årene, og etter hvert er det totalt 15 skuter som utrustes fra Bodø og omegn.

Ragnar Schjølbergs aksjer i ”Johanna Schjelderup” kjøper Peter tilbake allerede etter første fangstsesong i Vesterisen i 1916, som viste seg å bli meget bra. Mannskapslotten på den turen ble på hele kr 3.136,04

Den største bekymringen i denne perioden var mangelen på parafin samt pris og dekningsomfang på ishavsforsikringene.

Rederiet mottok fra den danske regjering en offisiell takk, da Ludolf i 1919 om bord på ”Polarulv” berget mannskapet på den danske skonnerten ”Ami” på kysten av Øst-Grønland.

Det første tilbakeslaget kom i 1921 med totalforliset av ”Johanna Schjelderup” i Kvitsjøen. Heldigvis uten tap av folk og med brukbar forsikringsdekning, men Peter avventer ny kontrahering, mulighetene er ikke de samme nå, som under krigen og de første etterkrigsårene. Under sesongen i 1922 er flåten fra Bodø og omegn mer enn halvert. Dette året tar Ludolf styrmannseksamen ved Tromsø off. Sjømannskole.

Perioden 1924 - 1928

- Quest 1924-1946 Ombygd i 1946/47
- Staalís 1924-1926 Forlist
- Johs. Bache 1924-1932 Kondemnert
- Storsælen 1926-1928 Forlist

”Johanna Schjelderup” blir ikke erstattet. Først etter at ”Polarulv” forliser under dramatiske omstendigheter i Danskestredet, blir det bestemt, etter påtrykk fra Ludolf, at ny skute skal kontraheres. Han er i England og har funnet ut at Shackletons skute ”Quest” er til salgs. I januar 1924 tar de ”Quest” over til Norge, og går samme år på fangst i Kvitsjøen og deretter på redningekspedisjon til Grønland.

Konkursene i ishavsnæringen spredde seg nå som ild i tørt gress. Selskapet som eide ”Staalís” gikk konkurs etter en dårlig sesong i 1923 og Nordlands Privatbank måtte overta skuta.

Peter kjøpte skuta i 1924 av Nordlands Privatbank til en gunstig pris og satte Arne Jensen, sønn av svoger Konrad Jensen, Valnes, til ny skipper på ”Staalís”. Etter en tid var det bare ishavsskutene på Skånland som var operative i distriktet.

Ekspedisjoner og sommerturer med internasjonale turister ble et viktig ekstrabidrag i dårlige tider på ishavet. Blant annet ble det i 1925 skrevet en 5-års avtale med Bennet Reisebyrå for årlige sommerturer til Spidsbergen, Nordøst-Grønland og Franz Josefs Land med ”Quest”.

”Johs.Bache”, en mindre Vesterisskute, overtok Ludolf privat fra et dødsbo i Tromsø i 1924 og utrustet skuta for to ishavssesonger. Det gikk dårlig, så etter to år ble den overført til Skånland, nedrigget som ishavsfartøy og benyttet i fiskefrakten.

Etter forliset av ”Staalis” i Kvitsjøen i 1926, ble ”Storsælen” (tidl. Sangvik II) overtatt fra B. Thalbergs Rederi, Ålesund. Fangst i Kvitsjøen ble nå konsesjonsbelagt og denne skuta hadde konsesjon for fangst i Kvitsjøen, som siste sesong hadde vært befraktet av Oluf Holm, Ålesund.

Arne Jensen, Bodø, som hadde vært skipper på ”Staalis” fortsatte som skipper på ”Storsælen”, men forliste på nytt i Kvitsjøen allerede i 1928.

”Quest” derimot, kom hjem samme sesong med full fangst. Ikke før var de kommet hjem, før skuta ble chartret av den svenske regjering til å delta som baseskip i søket etter det havarerte mannskapet om bord på luftskipet ”Italia”. Quest fikk dermed en viktig rolle i denne internasjonale redningsaksjonen etter både Nobile og Amundsen.

Dødsfallet til begge foreldrene på høsten i 1928 ble et voldsomt slag for alle og fikk umiddelbar betydning for den videre drift. Aktivitetene i Røst ble avviklet og Peters drøm om egen klippfisk eksport ble skrinlagt for godt. ”Storsælen” ble ikke erstattet etter totalforliset i Kvitsjøen.

”Quest” er nå den eneste ishavsskuta igjen i Schjelderup Sælfangstrederi, som er overtatt av brødrene Ludolf og Thomas. Resultatene svinger, det blir ikke anledning til å koste på skuta annet enn det nødvendige løpende vedlikehold.

Ludolf flytter nå etter hvert permanent til Tromsø hvor han kjøper hus i Skippergaten.

Perioden 1932 - 1945

- Selis 1932-1942 Sameie med Austad, Tromsø, bombet
- August Jakobsen 1929-1939 Sameie med Austad, Tromsø, solgt.
- Viking 1935-1937 Sameie med dr Lien, Tromsø, forlist

Først i 1932 går rederiet til anskaffelse av ny tonnasje og da i et sameie med Austad i Tromsø. Skuta døpes ”Selis” og Ingvard Johannessen, Straumbukta blir engasjert som skipper, samme mannen som var skipper på ”Taakehimen” fram til forliset i 1926.

Fra 1938 ble New-Foundland feltet åpnet for norske skuter. Både ”Quest” og ”Selis” var store nok til å delta på dette fangstfeltet, men trengte sterkt til fornyelse. Begge skutene måtte konvertere fra dampmaskin til motordrift og ”Quest” trengte også en ombygging av broen. Dette kostet penger, derfor blir brødrene Austad invitert til å delta med kapital. Skipsaksjeselskapene ”Quest” og ”Selis” blir etablert. De to mindre skutene, ”August Jakobsen” og ”Viking” opereres fortsatt som sameier, men med Ludolf som operativ reder. Første overseilingen til New-Foundland i 1939 med ”Quest” og ”Selis” holdt på å bli en stor katastrofe, men vel berget inne i isen på fangstfeltet, kom de i svær fangst. Det ble et eventyrlig utbytte og nå så fremtiden lys ut. Da skutene skulle gå ut igjen på ny fangsttur til New-Foundland i februar 1940, ble Ludolf plutselig syk og han måtte i all hast skaffe erstatningsskipper. Krigsutbruddet hindret skutene fra å returnere til Tromsø og de gikk derfor inn til St.Johns og kom etter hvert med i allierte operasjoner. ”Selis” ble bombet i brann og senket i Grønnfjorden på Svalbard i 1942 (Fritham ekspedisjonen) og ”Quest” opererte som forsyningskip.

Perioden 1945 - 1966

- Isblink 1947-1951 Solgt og forlist senere.
- Quest 1947-1962 Forlist
- Polarquest 1948-1957 Forlist
- Jan Magnus (Selis) 1959-1966 Solgt og kondemnert senere

Etter krigen startet man opp igjen med å hente "Quest" i Aberdeen i 1945. Skuta var totalt nedslitt og burde vel egentlig ha blitt kondemnert, men mangel på alt resulterte i at skuta ble tatt til Norge og totalt ombygget og forlenget. "Quest" fremsto etter ombyggingen som en totalt ny og moderne selfanger.

Året etter startet byggingen av nye "Selis", senere kalt "Polarquest" (Norges største trebåt bygget etter krigen).

Begge skutene fortsatte på New-Foundlandsfeltet og gjorde de det meget bra, Ludolf som skipper på "Polarquest" og Ingvar Johannessen som skipper på "Quest". Det ble derfor mindre aktuelt med de store ekspedisjonsturene, som tidligere.

Etter noen meget bra år for begge skutene, forliste "Polarquest" på tur til New-Foundland i 1957. Kompassforstyrrelser endte med at de gikk på grunn på Island.

Ludolf gikk da over på "Quest" igjen i sesongen 1958.

Først i 1959 gikk rederiet til innkjøp av ny skute, en mindre Vesteris skute som Johansen, Stamsund opererte under navnet "Jan Magnus". Skuta ble to år senere omdøpt til "Selis".

I 1962 gikk Ludolf på land. Sønnen til Ingvar Johannessen, Olav ble engasjert som skipper på "Quest" og skuta ble utrustet for en ny New-Foundland tur. Det gikk galt, skuta ble sterkt skadet i isen og forliste den 5. mai kl 17.40. Ingen av mannskapet ble skadet ved forliset.

Ludolf fortsatte i 2 år som

korresponderende reder i A/S Selis. Til slutt overtok brødrene Austad hans part og dermed var ishavsaktiviteten or familien Schjelderup avsluttet, etter nesten 50 år.

Polarstar på NØG

Av Ivar Ytreland

Takk igjen for et glimrende nr. av Isflaket med framragende artikler av Jostein Hovland og Magnus Sefland. Begge artiklene er meget gode historiske oversikter og beretninger som ikke er fremstilt slik samlet tidligere.

Imidlertid er det på side 25 i oversikten over kjente ferder til NØG falt ut en ferd, nemlig:

1996: "Polarstar" skipper Andreas Hareide, og med mannskap i hovedsak fra Sunnmøre gjennomførte i 23.08. - 11.09.96 en turistekspedisjon til NØG med 18 deltakere med start fra Longyearbyen og med besøk av samtlige norske fangststasjoner og div. bistasjoner fra Germaniahavn på Sabineøyai nord og til og med Antartichamn i syd. På hjemreisen til Ålesund gikk ferden via Jan Mayen.

4 av deltakerne besteg NØG's høyeste fjell Petermannsbjerg 2940 m.o.h. som ligger like vest for enden av Franz Josefsfjorden. Det var en norsk førstegangsbestigning, og den andre overhodet. Den første ble gjort i 1936 av sir James Wordie (ex. Shackleton "Endurance" ekspedisjon 1914-15).

Jeg og min kone Gerd deltok i ekspedisjonen, likeså tidl. fangstmann Birger Larsen fra Kristiansand (han lå på Kap Humboldt 1949 - 50 og Myggbukta, Loch Fyne og Revet 1953-54). Min gode venner tidl. ordfører i Frøya Sigbjørn Larsen, formannen i Det Norske Svalbardselskap dr. Torbjørn Torkildsen og kunstneren Harriet Backer var også med. Initiativet til ekspedisjonen var tatt av Even Mehlum og Svalbard Polar Travel ved kontorsjef Lars Hagen og disse 2 var ekspedisjonens ledere. Flere av deltakerne var også med på den tilsvarende ekspedisjonen med samme "Polarstar" i 1991.

Det ville være riktig og fint om denne informasjon kunne komme som et tillegg i neste "Isflaket".

Ishavskjerringane får monument

- Dei var sterke, sjølvstendige kvinnfolk. Ofte med store barneflokkar, som heldt styr på det meste medan mennene var på ishavet, seier Oleif Eiken til Vikebladet/Vestposten. Og no har Oleif teke initiativet til å reise eit minnesmerke over ishavskjerringane. Ho strekar elles under at ordet kjerring er eit heidersnamn.

Oleif Eiken er glad for Ishavsmuseet, men har ofte tenkt at det er mennene si historie som vert dokumentert der. Om kvinnene som gjekk heime, vert det fortalt lite.

Einar Holm - tidlegare styreformann i Ishavsmuseet - synest idéen er god. Og Holm har allereie kontakta kunstnaren Tore Bjørn Skjølsvik som har laga skulpturen "Førstereisgut" ved trafikkterminalen på Hareid. Kunstnaren har no utarbeidd skisser.

Oleif har fått med seg Einar Holm, Jens Peder Brandal og Oddfrid Kleppe i nemnda som skal skaffe pengar til skulpturen. Det trengst truleg minst eit par hundre tusen kroner. Ho har vore Brandal rundt med loddboka. Og på brandalsdagane i august arrangerte ho loppemarknad. Ho fortel om god respons.

- Vona er at Ishavskjerringa skal vere på plass i 2004. Men det er avhengig av kor fort kunstnaren kan arbeide og kor stor gjevarglede det er blant folk, seier Oleif Eiken.

(Kjelde: Vikebladet/Vestposten)

Eit verkstadopphald i 30-åra

Av Ola Jarle Bigseth

Frå begynnelsen av 1900-talet og langt opp i 30-åra, var det romsdalingane som bygde og reparerte ishavsskutene i vårt fylke. Mange skuter forliste kvart år i Kvitsjøen, og dei som kom seg heim, hadde som oftast bruk for reparasjon. Og det tok romsdalingane seg av, for der var fagfolk når det galdt trearbeid. Det er sikkert mange muntre og gode historier frå den tida skutene låg der inne. "Fangstmand" var ei av skutene som brukte å vere der mellom turane.

Når skutene låg på verkstad so var det ikkje mange om bord. Det var skipper, maskinist og kanskje ein eller to mann til. Ofte stuerten som kokte til dei og vaska lugarane til neste tur. Bolsønes verkstad vart mykje brukt, og ein gong "Fangstmand" låg der, hende det eg her skal fortelje. Stuerten stod i byssedøra og såg ein katt kome om bord, og han såg dårlig ut, men stuerten tok seg av han, han fekk både mat og godt stell, so resultatet vart at katten vart verende om bord. Han hadde aldri hatt det so godt. Han vart både rund og fin etter berre få dagar.

Kveldane vart ofte lange, men på "Fangstmand" fekk dei besøk av ein kar som likte so godt å krangle med "synnmøringane" som han sa. Men han fekk god motstand, so han var ofte raud i nakken når han gjekk på land om kvelden. Men neste kveld kom han igjen og var ikkje tenkt å gi seg, han måtte krangle med "synnmøringane". Om bord vart han kalla "kveldsgjesten". Han arbeidde visst på kontoret, og der var ikkje mange den tida,.

So kom dagen dei skulle reise heim og på ny tur, og som brukvisa var kom alle på kontoret og dei arbeidarane som kunne, ned på kaia for å ynskje dei god tur. Dei få om bord stod på dekk og prata med dei, og då såg skipperen Haakon J. Brandal katten attmed byssedøra og han gjekk å tok han med seg fram og sende han opp kaia med dei orda: - Dokke lyt vel få at katten dokka! Men då vakna "kveldsgjesten" og ropte: - Nei dette kan ikkje vere vår katt, dette må vera ein "synnmøring"! Haakon Brandal svarte då at katten kom om bord her og han snakka no romsdaling. "Kveldsgjesten" ropte då: - Snakka han romsdaling? Haakon Brandal svarte då: - Ja, det gjer han, han har gått her og sagt: I-au- i-au. Då klappa dei alle på kaia. "Kveldsgjesten" ga seg og saman med dei andre ynskte han dei god tur.

Stein P. Aasheim til Ishavsmuseet.

I begynninga av august kom Stein P. Aasheim og hans familie heim til Romsdalen etter å ha tilbrakt det siste året på overvintringsfangst i ei lita fangsthytte på nordkysten av Svalbard. I 12 månader levde han saman med kona Ragnhild Amundsen og deira to døtte på 6 og 13 som fangstfolk. Hytta frå 1930-tallet hadde eit lite opphaldsrom, nærmaste nabo var ein einebuar 100km unna og einaste transportmiddel var hundespennet.

Fredag 19. september vil Stein P. Aasheim besøke Ishavsmuseet på Brandal med eit utval ferske lysbilde, og fortelje om eventyret i isøyd.

Kvitsjøtur med "Ishavet" i 1929

Av Ruben J. Brandal

Min første tur på ishavet var i 1929 med SS "Ishavet". Kristoffer Marø, som var min onkel, var skipper. Redar var Johan Torvik i Ålesund.

I oktober 1928 vart eg konfirmert, så eg hadde fått prestehanda på meg når eg drog på ishavet i 1929. Eg var halvlytting i lag med Bernt Marø som vart mitt søskenbarn.

Vi byrja og gjere klart for tur til Kvitesjøen i byrjinga av februar. Johan, min broder, var førsteskyttar.

"Ishavet" låg fortøya ved Nørvøy holmen, rett inn for Ålesund, der Johan Torvik hadde si sjøbu og lager av utstyr. Der henta vi og 10 spekktankar som var tilpassa rommet på SS "Ishavet".

Før vi kunne begynne og gjere klart var det og kome seg til Ålesund. Johan, min broder, og eg frå Brandal lasta ein færing med køyklar, halmbolster og div. utstyr og rodde inn til Nørve. Vi fekk så begynne og gjere klart, og fekk ta om bord tauverk, taljar, seil, 10 spekktankar og diverse utstyr. Vi fylte tankane og bingar på dekk med kull til brensel. Så var det proviantering og mønstring. Det gjekk som regel med ei veke til slik klargjering før vi kunne gå. Vi var no klare til å gå og heile mannskapet på 18 mann var komne på plass.

Vi starta frå Ålesund 12. februar, med kurs for Tromsø, der vi ankom etter vel tre døgn. Der var det og ankre opp bort for hamna, og vente til vi fekk kai plass. Her fekk vi bunkra på ny, og vi fekk leidebrevet som gav oss løyve til å fangste i Kvitsjøen. Etter to døgn i Tromsø var det så og fortsette vidare austover. Første mars fekk vi starte fangsten i Kvitsjøen.

Vi fortsette og kursa austover, men når vi kom på LoppHAVET fekk vi sterk frålandsvind og mykje ising. Komne på høgde med Vardø var vi så nedisa att vi såg ikkje igjen vinsjen og det som elles var av utstyr på bakken. Vi gjekk til kai her og låg i to døgn og banka is.

Mannskapet var delte i to vakter. Styrbordsvakt var frå kl. 0600 – 1200, babordsvakta frå 1200 – 600. Til lys kjelder hadde vi parafinlampar. Signala måtte vi tende når det skymdes og sløkkje dei igjen når det lysna. Dette var ikkje nokon behageleg jobb i dårleg ver. I byssa og maskina var det karbid lys. Under overeglinga hadde vi kvar vår time til rors. Vi fortsatte vidare på austleg kurs frå Vardø. Vi fekk meir dårleg ver på Murmanskysten, så vi gjekk inn på ei russisk hamn som heitte Kildin Island og ankra opp der. Etter ei stund kom der ein russisk vaktbåt og la seg til ved sidan av oss for å passe på oss.

Neste dag fortsatte vi vidare. Vi fekk storm, og vart liggande og bakke. Vi brukte vel to døgn frå Vardø til vi var komne inn i Kvitsjøen. Etter ei tid hadde vi fanga om lag 700 – 800 kvitungar då det vart dårleg vêr igjen den 13. april. Ein kveld fekk vi høyre ei kraftig fløyting av "Hjallarhorn" av Kristiansund som hadde blitt sund skrudde av isen. Neste dag når det

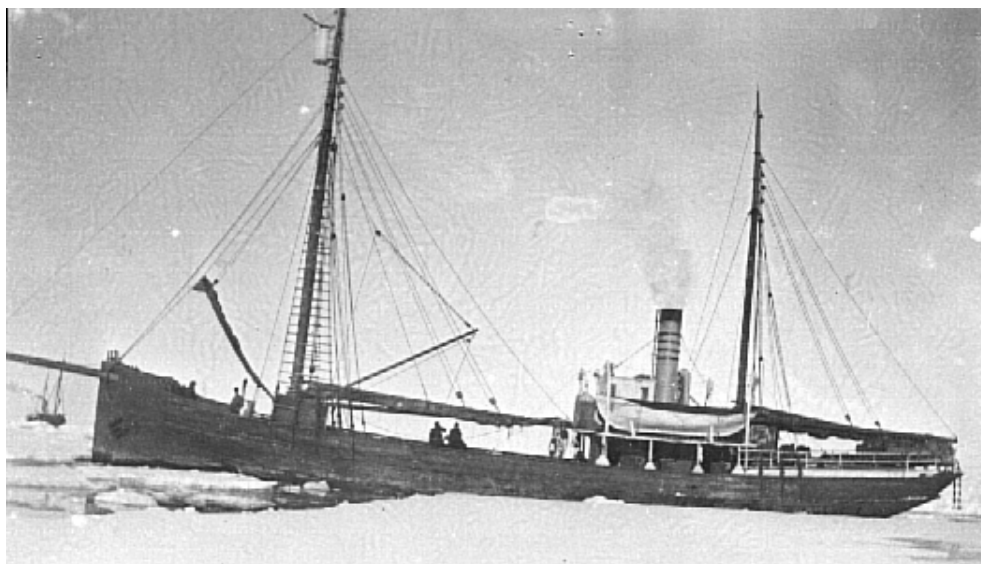
lysna gjekk vi så over isen mot "Hjallarhorn" som låg fast skrudde. "Polarbjørn" låg heller ikkje så langt ifrå. Johan Torvik var redar også for "Polarbjørn". Vi kom fram til "Hjallarhorn" og plukka av den både laust og fast. Eg og to andre frå mannskapet stod fram på dekk og prata. Vi gjekk på isen på styrbord side og attover langs skute sida, vi gjekk om bord att og over aktersipet, før vi gjekk på isen igjen. Rett etter at vi kom på isen igjen sprang akterskipet i lufta. Dette var maks et par minutt etter at vi hadde gått over. Dei meinte det var ein karbiddunk i maskinrommet som hadde eksplodert. Heldigvis var der ingen som kom til skade. Vi var no samla om lag 30 – 40 mann kring skuta. Neste dag var vi fire mann som gjekk over isen mot "Hjallarhorn" for å prøve å finne poteter. Når vi kom bort til skuta og stod på isen, hørde vi kor vatne rann inn i skuta. Vi vart ståande slik ei stund før brått skuta gjekk att og ned og forsvann. Den kom opp igjen for så og gå att og ned ein gong til, sprengde ut heile baugen og forsvann. "Polarbjørn" tok omord mannskapet.

Ein søndag noko seinare vart vi liggande faste i isen. Det var sterk storm, klokka var elleve på kvelden, og mannskapet sat i lugaren og spela kort. Eg hadde meg ei runde på dekk då eg hørde ei sterk susing. Eg gjekk og varskudde Johan som var førsteskyttar og som var på vakta mi. Han forsto med ein gong at vi var i ferd med å drive ned på ei grunne, og han gjekk straks og purra skipper Marø. Vi fekk med ein gong ordre om å pakke sekkane våre. På desse grunnane var det oppskrudd is som såg ut som isfjell, og straumen i Kvitesjøen kan gå ut med ei fart på 5-6 mil. Det var ikkje noko å sjå i svarte natta. Skuta vart pressa så hardt at vi kunna stukke fingrane mellom dekksplankane. Stundom vart den slengt frå styrbord til babord side. Vi sprang der med sekkane våre. Isen var så sund skrudde at der var ikkje flak som var store nok til at vi kunne gå på dei. Det var berre sørpe. Grunnane er nokså lange, dei går på langs i Kvitesjøen.

Vi dreiv ned med dei, og på morgonen vart vi skrudde opp på isen så halve propellen var tørr, og vi låg sterkt på skeiva til babord. Der var ein stor kul på babords rekka, og ei stor svokk inn i babord side. Slik fraus vi faste og vart liggande inne i eit stort isflak eller isflora, 200 meter frå ope vatn. Vi leita fram ei is-sag og starta med å sage av denne isflora. Den var om lag 40 cm tjukk, og vi brukte 10 dagar på å sage den av, og det gjekk mange par med vottar. Då hadde vi ei renne som var om lag 30 cm brei. Vi skifta på å sage og å skufle

issørpa opp på isen. Om natta gjekk vi vakter og passa på at det ikkje fraus igjen.

Det vart stor jubel når isflora gjekk opp og skuta seig ned av isen og var nokon lunde tett.



"Ishavet"

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALENR
617108/7

Kjære museumsven.

Ja tida går, no har vi lagt bak oss ein flott sommar. Vi er allereie komne langt ut i september og må nok innsjå at hausten er her. Sidan siste Isflak har vi fått i stand eiga heimeside for foreininga, der vi fortel litt om oss sjølve og kva vi ynskjer å stå for. For dei som har tilgang til PC er adressa: <http://home.no.net/ishavsmv/>

Som ein vil sjå så er vi ikkje heilt ferdige med innhaldet enno, dessutan vil sjølvsgatt vedlikehald av sida vere ein kontinuerlig prosess. Her vil også Isflaket bli å finne.

Foreininga har på dugnad fått på plass natursteinmuren ved parkeringsplassen, og bidratt til den flotte utfyllinga mot sjøen. Dette blir ein flott plass for skulpturen over Ishavskjerringa, som Oleif Eiken held på å samlar inn pengar til.

Den 20. juni arrangerte foreininga grillkveld ved museet, med godt resultat. Frammøtet var godt og folk såg ut til å kose seg i fineveret. Denne gongen serverte vi svinekoteletter i tillegg selkjøt, og det trur vi bidrog til at fleire fann vegen til museet. Ei anna viktig årsak til det gode frammøtet var nok betre annonsering. Vi selde omtrent ut det vi hadde kjøpt inn, og var svært glade for å sjå at også Ishavsfolk frå andre stadar, med tilknytning til Brandal og Ishavsmiljøet her, tok turen til museet denne kvelden.

Vi har også i år hatt lotteri, der premien var ei veker cruise med M/V Polar Star til Svalbard. Turen vart vunnen av Asbjørn Pilskog frå Hjørungavåg, og vil finne stad neste år. Vi takkar Karlsen Shipping for den flotte gåva, samt alle som selde lodd, og sjølvsgatt dokke som til sist kjøpte.

Innbetalingsgiro for medlemskontingent var lagt ved førre Isflak. Mange har betalt, men dei som enno ikkje har gjort dette, får tilsendt innbetalingsgiro på nytt.

Vi vonar at mange synes det vi driv med er verdt pengane. Husk at i tillegg til å støtte museet, får du Isflaket som kjem med om lag 4 utgåver i året. Isflaket har ein dyktig redaksjon som kvar gong maktar å sette saman eit svært leseverdige blad.

Johan Ole Brandal

Leiar i Ishavsmuseets Venner

Dette nr. av Isflaket er utgitt med støtte frå:



Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL