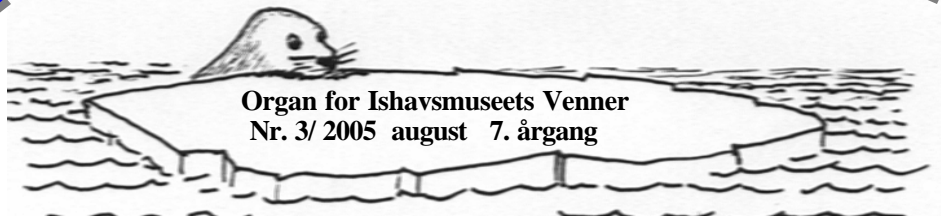


# ISFLAKET



## Gode lesar!

Eg overdriv nok litt om eg kallar dette nummeret av Isflaket for eit kvinnennummer, men overdriv berre litt. Vi har med ein omtale av avdukinga av Ishavs kjerringa her ved museet i sommar. Og vi omtalar ei bok om kystkvinnkulturen i Noreg, skriven av Åsa Elstad. Ishavskjerringane er fine og typiske representantar for kystkvinnene. Dei tok ansvaret heime når mennene var vekke. Og dei visste så godt at livet laut gå vidare om ulykka skulle vere ute i ishavet. All ære til dei som gjorde det mogeleg å reise skulpturen "Ishavskjerringa".

I spalten "Frå arkivet" - som er ein ny spalte i bladet - har vi med eit foredrag som reiar Martin Karlsen frå Brandal heldt i 1951 om selfangsten ved Newfoundland. Det er særleg interessant å lese vurderingane frå ein som var i næringa, skrive medan han stod midt oppe i det.

Og ikkje minst må eg nemne at Magnus Sefland er tilbake i bladet med ein artikkel om skuta "Malula" / "Selis". Magnus Sefland har skrive mange gode artiklar i Isflaket tidlegare også. Og vi vonar han skriv fleire i komande nummer.

Eg er også glad for at den gamle ishavsskipperen Ola Jarle Bigseth skriv historier og småstubbar til bladet. Der finst svært mange gode historier i ishavsmiljøet. Det er verdifullt å få nokre av dei nedskrivne. Det er ei oppmoding til andre om å gjere det same.

Helge Ødegård er også ein trufast bidragsytar i bladet. Denne gongen er han representert med to artiklar. Og eg er sikker på at han vil kome med meir.

Vi har også med ein oversikt over sider på Internett som omhandlar selfangsten.

Vi i redaksjonen takkar for all hjelp med bladet.

Brandal 2.9.05

Beste helsing frå Finn Sindre Eliassen, redaktør.

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Johan Ole Brandal - formann, Ragnhild Overvåg, 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/>

## Ishavskjerringa avduka ved Ishavsmuseet 18. juni.

Laurdag 18. juni vart skulpturen over Ishavskjerringa avduka ved Ishavsmuseet i Brandal. Den høgtidlege avdukinga samla mykje folk i eit strålende sommarvêr. Det var Oleif Eiken som stod for avdukinga.



Det gjorde eit sterkt inntrykk då 86 år gamle Anny Solheim gjekk fram på talarstolen. Ho miste mannen sin og to svograr i ishavet under katastrofen i Vestisen i 1952. – Som ishavskjerring, for det er eg, føler eg meg æra i dag. Ikkje berre på vegner av meg sjølv, men på vegner av alle dei som ikkje fekk oppleve dette, sa Anny. Og ho la til: - Sjølv sagt var det tungt for dei som ikkje fekk sine heimatt, men livet måtte gå vidare. Det var ishavskjerringa sitt lodd, sa Anny Solheim. Ho avslutta med å lese sálmen "Takk min Gud, for alt som hende".

Skulpturen som er støypt i bronse, viser ei sterk og frodig ung kvinne med hendene i sida. Ho ser ut mot Breisundet. Der mennene for og kom. Ho har litt mage. Kjem der snart ein liten?

Sidan sunnmøringane starta selfangst, har det vore lite snakk om kvinnene som var heime. Ho som sat att når mannen og ofte både ein og fleire søner reiste på ishavet.

Dette var sterke, sjølvstendige, arbeidande kvinnfolk. Ofte med store barneflokkar. Dei heldt styr på det meste medan mennene var vekke. Som regel visste dei ingen ting frå skutene gjekk til dei kom att. Ikkje alltid kom mennene heimatt heller. Skuteforlisa var mange og tap av menneskeliv og materiell ofte store.

Ishavskjerringa hadde ansvaret for heimegard med krøter og slåttemark. Ho rodde også småsjøen og fiska til husbruk.

Det er kunstnaren Tore Bjørn Skjølsvik som har laga skulpturen "Ishavskjerringa". Han er ein velkjend kunstnar som mellom anna har laga "Klippfiskkjerringa" i Kristiansund og "Førstereisguten" på Hareid.

Skulpturen skal minne oss om kvinnene sin innsats i selfangstmiljøet. Dei var heime. Dei venta. Dei kjende nok sagn. Stundom miste dei nokon. Men framom alt var dei myndige og sjølvstendige og tok ansvar for levemåte og familie.

Dette er komiteen som har jobba med prosjektet: Oleif Eiken, Jens Peder Brandal, Oddfrid Kleppe og Einar Holm.

*Red.*



*Oleif Eiken avduka Ishavskjerringa.*

## Ishavsskuta "Malula" / "Selis".

Av Magnus Sefland

### ROSENDAL.

Under første verdenskrig kom eit oppsving i selfangsten. Nettopp på grunn av krigen var det fettmangel, og det var god avsetnad på ishavssprodukta. Dette auka igjen bygginga av ishavsfartøy. I tidsrommet 1910-20 vart den viktigaste byggjeperioden for ishavsskuter. Av skutene som vart bygd i dette tidsrommet var fleire i bruk i ishavsdrifta til 1970-åra, eit par av dei til tidleg på 1980-talet ("Furenak" og "Aarvak") - rett nok i sterkt ombygd og modernisert stand. Visse delar av landet merkte seg ut med omsyn til bygging av ishavsfartøy. Det viktigaste området for bygging av ishavsfartøy var Sunnhordland. Sjølv båtbyggjarbygda var Rosendal.

Av skipsbyggeria i Rosendal er Skaalurens Skibsbyggeri truleg det mest kjende. Dette skipsbyggeriet bygde si første ishavsskute i 1908. Det var "Hercules" (Skute nr 1 med det namnet, som med tida vart seld til Russland). Mange fleire velkjende ishavstravarar kom til i åra som følgde. Ishavsskuta "Malula" vart bygd i 1917 ved Knut Skaalas Værft i Rosendal. Dette skipsbyggeriet må ikkje forvekslast med Skaaluren. Det var Knut Skaalas Værft som under namnet Knut J. Næs bygde Roald Amundsens "Gjøa" i 1872. "Malula" var på 174 brt og målte 103.8 x 23.4 x 11.4 fot. Ho hadde dampkjel og ein to-sylindra compoundmaskin på 110 hk frå Bergens Mek. Verks ted.

### TIL RUSSLAND - OG TILBAKE TIL NOREG IGJEN

Tingar av skuta var ein russisk ishavsreiar i Arkhangelsk. Han kalla skuta opp etter ei dotter. "Malula" vart altså bygd i revolusjonsåret 1917. Ein kjenner ikkje til noko anna enn at skuta vart levert etter avtalen til tingaren i Arkhangelsk, sjølv om tilhøva i Russland var svært så urolege.

Det er ikkje mykje ein veit om "Malula" si tid i Russland. I "Register over Norges handelsflåte 1920" er skuta oppført, så opphaldet i Russland kan ikkje ha vart meir enn rundt eit par år. I boka "Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939" fortel forfattaren Trygve Nordanger om "Malula" at reieren måtte dra frå Russland til Amerika, underforstått på grunn av dei politiske omveltningane. Reieren kom til Tromsø med familien og skuta. Medan reieren og familien drog vidare, vart "Malula" verande igjen i Noreg og hadde same namnet i mange år.

Frå rundt 1920 tilhørde "Malula" Espevær Fangst- & Fiskeriselskap v/ B. Garvik i Espevær i Sunnhordland. Bygd i Rosendal var "Malula" koma mykje godt tilbake til utgangspunktet. Reiarlaget i Espevær skal visstnok ha måtta avvikle drifta ein gong rundt 1922-1924. Frå denne tid tilhørde "Malula" reiarlaget Fridtjof Nagell Nordbø i Haugesund. Ho hadde registreringsmerket R 61 H. I tillegg til "Malula" hadde Nordbø også fartøya "Arktos", "Falkeid" og "Hareid" - alle dampskip. Nordbø dreiv reiarlag og eksport av sild og selolje. Islandssild vart rekna som føretaket sin fremste spesialitet. "Arktos" var først ein lastebåt, men vart utrusta til ishavsskute og var på selfangst for første gong i Kvitsjøen i 1929. Så rundt 1930 hadde Nordbø to solide ishavsskuter.



I 1932 selde Nordbø "Malula" til A/S Schjelderups Selfangstrederi v/ brørne Ludolf og Thomas Schjelderup i Skånland/Bodø. Då fekk skuta det namnet som ho kanskje er best kjend under: "Selis". Ein gong i siste halvdel 1930-talet gjekk Schjelderup-brørne i kompaniskap med Ivar Austad i Tromsø. Det hadde truleg samanheng med planar om å installere dieselmotorar i både "Selis" og søsterskuta "Quest", slik at skutene skulle bli betre rusta til å delta i fangst ved Newfoundland. Begge skutene vart då registrerte i Tromsø. "Selis" fekk merket T 91 T. Kva merke skuta kan ha hatt i tida på Skånland er ikkje kjent, men det må ha vore bokstavane N ?? BN (dvs Bodin herad). Skuta var ikkje på noko tidspunkt registrert på Sunnmøre. Men i Haugesundstida var det sterke innslag av sunnmøringar i mannskapa som stod om bord. Spørsmålet om konsesjon til "Malula" for selfangst i Kvitsjøen vart handtert for Nordbø av Aalesunds Rederiforenings Sælfangergruppe.

I 1930-åra fangsta "Selis" i både Kvitsjøen og Vestisen. Sommaren 1936 var "Selis" til Sørøst-Grønland på oppdrag for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkingar. Skipper var Ingvald Johannessen. Oppdraget var å skifte mannskap på Torgilsbu meteorologiske stasjon og radio og å hente ein engelsk ekspedisjon som hadde overvintra i Storfjorden. Det påtroppande mannskapet på Torgilsbu var telegrafist Ragnar Eggesvik, altmoglegmann Severin S. Brandal og stuert Arne Dobloug. Mannskapet som vart henta heim etter ei overvintring var telegrafist Sverre Aaseth, altmoglegmann Sigvald S. Brandal og stuert Leif Hals. Då "Selis" hadde utført mannskapsskiftet på Torgilsbu og var på veg norover til Storfjorden, møtte dei ishavsskuta "Hvalrossen" av Ålesund. "Hvalrossen" skulle direkte heimover, og derfor gjekk Brandal og Hals om bord i "Hvalrossen". "Selis" heldt fram nordover til Storfjorden. Det viste seg at engelskmennene trong rundt tre veker ekstra til avviking. I ventetida fiska "Selis" håkjerring utanfor Storfjorden. Då tida var inne, henta "Selis" den engelske ekspedisjonen og frakta den til Isafjord på Island.

#### NEWFOUNDLAND

Mot slutten av 1930-åra vart fangsttilhøva i Kvitsjøen stadig vanskelegare av fleire grunnar, m.a. vart det eit stadig meir spent tilhøve til sovjetiske styresmakter. I 1938 gjorde Brandal-skutene "Polarbjørn" og "Polaris" den første vellykka norske fangstturen til feltet ved Newfoundland og Labrador. Det lokka fleire norske skuter over Atlanterhavet i 1939. På overseglinga det året kom skutene ut i orkan sørvest av Island. Tre skuter frå Troms gjekk ned i orkanen, ei av dei, "Nyken" av Gratangen, med heile mannskapet på 18 mann.

Blant dei skutene som drog til feltet ved Newfoundland for første gong i 1939 var "Selis" og søsterskuta "Quest". Til denne turen fekk begge skutene nye framdriftsanlegg. Dampmaskinane vart for begge skutene sitt vedkomande erstatta av Wichmann dieselmotorar. "Selis" fekk ein motor på 300 hk. Begge skutene fekk motorane monterte ved Wichmann Motorfabrikk på Rubbestadneset.

Utanom skifte av motor var det ingen større ombyggingar av skrog eller overbygg på "Selis" ved dette høvet. Men begge skutene fekk nye radioanlegg. Det skjedde ved at "Quest" fekk nytt og sterkare anlegg og at det gamle anlegget frå "Quest" vart flytt over til "Selis". Det skulle normalt innebere ei forbetring for begge skutene. Men montering og kontroll var så dårleg at begge anlegga fall ut av drift under overseglinga til Newfoundland. Det gjorde at begge skutene var melde sakna ei tid. Dei to skutene valde i samsegling ei anna rute enn dei andre skutene. Dei la ruta nord om Island og var også ein tur innom Isafjord på Island. På den måten heldt dei seg utanom det vanlegvis verste uversområdet sørvest av Island. Til gjengjeld auka sjansen for vanskar med isfjell, særleg etter som dei gjekk så langt mot nord og vest at

dei passerte Kapp Farvel innan synsvidde. Også "Selis" og "Quest" fekk rikeleg med juling på overseglinga, men situasjonen var ikkje kritisk for dei på same måten som for skutene som valde å gå sør om Island.

### ANDRE VERDSKRIG

I april 1940 var "Selis" saman med fire andre norske skuter på fangst ved Newfoundland. Etter at Tyskland hadde okkupert Noreg var det ikkje aktuelt å gå tilbake til Noreg etter fangstsesongen. Skutene vart verande i Canada/USA og vart i stor grad brukt til ekspedisjonar og fraktoppdrag i arktiske farvatn.

I 1941 vart heile befolkninga på Svalbard evakuert. Det var ein alliert ekspedisjonsstyrke med trosskipskipet "Empress of Canada" på 22 000 tonn og ei rekkje eskortefartøy som utførte evakueringa. Først var "Empress of Canada" med eskorte ein tur til Arkhangelsk med den russiske del av befolkninga. Deretter gjekk konvoien tilbake til Svalbard og tok den norske del av befolkninga til Skottland.

Året etter vart det lagd ein plan for ein norsk/alliert ekspedisjon til Svalbard. Føremålet med ekspedisjonen var å gjennomføre tiltak for å ta vare på gruvene og tilhøyrande anlegg. Dette var viktig for å kunne få i gang normal produksjon i gruvene igjen så snart som mogleg etter at krigen var slutt. Drivkreftene for å få sendt ekspedisjonen var direktør Einar Sverdrup og skipsreiar Hilmar Reksten. Dei var høvesvis direktør og styreformann i Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S (SNSK). Ekspedisjonen fekk namnet Operasjon "Fritham". Den fekk full militær status. Personellet var for det meste røynde folk frå SNSK. Tidleg i mai skulle isbrytaren "Isbjørn" (frå Kjødes reiarlag) som leiarfartøy og ishavsskuta "Selis" som eskortefartøy frakte den første puljen i ekspedisjonsstyrken til Svalbard. Den neste puljen skulle kome rundt ein månad seinare, i juni 1942. Til denne framstøyten var ishavsskutene "Polarbjørn" og "Quest" plukka ut som ekspedisjonsfartøy.

"Isbjørn" og "Selis" gjekk frå Greenock i Skottland 30.april 1942 med Operasjon "Fritham" om bord. Dei gjekk utan nokon form for eskorte. Leiar for ekspedisjonen var direktør Einar Sverdrup. Så lenge Operasjon "Fritham" varte, hadde han midlertidig grad av oberstløytnant. Han var om bord i "Isbjørn". Løytnant Helge Øi var sjømilitær leiar under overseglinga og skipssjef på "Isbjørn". Han hadde ansvar for navigasjon for heile ekspedisjonen. Nestkommanderande for ekspedisjonen var tidlegare direktør for Sveagruva, løytnant Ove Roll Lund. Han hadde den militære kommando over troppene som var om bord i "Selis" og var ansvarleg for forsvaret av "Selis" under eventuelt angrep. Førar av "Selis" var skuta sin faste skipper frå lenge før krigen, Ingvardt Johannessen. Det bør nemnast at det på leiande militært hald vart reist tvil om opplegget for ekspedisjonen var fagmilitært tilrådeleg.

Ekspedisjonen gjekk til Island. Fartøya kom seg heldig måte gjennom eit minebelte mellom Færøyane og Island. Dei stoppa vel eit døgn i Akureyri. Der tok dei om bord kol, olje, diverse utstyr og 24 hundar. To britiske offiserar og ein norsk hundekøyrar kom om bord i Akureyri. Ved avgang frå Akureyri var ekspedisjonsstyrken på 82 mann,



*Mannskap på "Malula" spelar fotball på isen!*

medrekna mannskapa på "Isbjørn" og "Selis". På vegen vidare passerte ekspedisjonen Jan Mayen og følgde iskanten vidare i retning Svalbard. Ekspedisjonen kom til Isfjorden 13.mai og tok til å bryte råk gjennom isen inn til Barentsburg, der heile ekspedisjonen skulle setjast i land. "Isbjørn" gjekk fremst i råka.

Medan "Isbjørn" og "Selis" var på veg frå Island til Svalbard, vart det gjennomført rekognosering på Svalbard med eit Catalinafly frå Shetland. Frå rekognoseringsflyet kunne dei konstatere at tyskarar var på plass i Longyearbyen. Der var ein landingsplass for fly på isen på Adventfjorden. Då rekognoseringsflyet kom tilbake til Shetland, vart det send melding om at tyskarar var stasjonerte i Isfjordområdet. Denne meldinga nådde ikkje fram til "Isbjørn" og "Selis". Begge fartøya hadde for dårleg radioutstyr til å kunne ta imot meldinga. Derimot fekk den tyske flystasjonen på Banak i Finnmark melding frå eit av sine rekognoseringsfly om at fartøy var på veg inn til Barentsburg. Den 14. mai dukka fire tyske fly frå Banak opp og gjekk til angrep på fartøya då dei var komne nesten inn til Barentsburg. "Isbjørn" og "Selis" forsvarte seg så godt dei kunne. Til det bruk hadde "Selis" ein oerlikonkanon og ei Lewis mitraljøse. "Isbjørn" vart treft av to bomber og sokk med ein gong med 11 mann om bord. Blant dei var Einar Sverdrup og den britiske sambandsoffiseren oberstløytnant Arthur Godfrey. "Selis" vart treft av ei bombe og kom i brann. Med dei store mengdene bunkersolje som "Selis" hadde om bord, tiltok brannen fort. "Selis" brann heilt ut og sokk. Brannen på "Selis" starta på forskipet, og det lukkast å berge ein del utstyr frå akterskipet og ut på isen før brannen nådde akterskipet.

Av dei overlevande var rundt 15 mann såra. Dei overlevande tok seg over isen inn til Barentsburg. Ein av dei såra døydde under transporten inn til land, og ein annan døydde i land. I Barentsburg fann dei overlevande husly. Der fann dei ein del matvarer, sengklede og medisin. Det gjorde at ekspedisjonen sin lege kunne gje dei såra etter måten bra førstehjelp. Trass i det døydde ein mann til av skadane to dagar etter angrepet. Dei tre som døydde på veg til land eller i land vart senka i sjøen under militær honnør.

Av tryggingssgrunnar vart den gjenverande ekspedisjonsstyrken delt i fleire grupper. Ei gruppe på 20 mann vart send til fots dei 90 kilometrane frå Barentsburg til Sveagruva. Dei rekna med at der fanst det forsyningar. Det vart ein svært slitsam marsj på 35 timar. Under marsjen miste dei ein mann ved at han fall ned i ein bresprekk og omkom. Då var talet på omkomne kome opp i 15. Dei såra og dei som trongst til stell av dei såra utgjorde den andre gruppa. Den vart verande igjen i Barentsburg. Den tredje gruppa prøvde å gjere framstøyt mot Longyearbyen for å hente mat og medisin. På den tid visste dei ikkje at det var tyskarar i Longyearbyen.

Dei som fall for Noreg ved bombinga av "Isbjørn" og "Selis" i Grønfjorden 14.mai 1942 var:

Tore Andersen, utskriven maskinmann, knytt til SNSK

Arnold Conradi Bjørnsvik, utskriven dekksmann, knytt til SNSK

Ingvald Elias Bøen, soldat, knytt til SNSK

Arthur Godfrey, oberstløytnant, britisk statsborgar

Sigvald Kristian Høiland, soldat, knytt til SNSK

William Charles Johannessen, soldat

John Bersvend Lund, soldat, formann i SNSK (Hardt såra 14.mai, døydde 16.mai).

Olav Lund, utskriven dekksmann, knytt til SNSK (son til J.B. Lund)

Ole Nesvold, sersjant, formann i SNSK

Erik Michael Nilsen, kvartermeister, islos, knytt til SNSK

Ole Larssen Nymo, utskriven dekksmann, knytt til SNSK

Johannes Rønnestad, utskriven dekksmann

Einar Sverdrup, oberstløytnant, direktør i SNSK  
Birger Kristian Jentoft Tørgersen, kvartermeister, knytt til SNSK

Soldat Odd Syvertsen, knytt til SNSK, var hundekøyreren som slutta seg til ekspedisjonen i Akureyri. Han omkom då han fall ned i ein bresprekk 15.mai under marsjen frå Barentsburg til Sveagruva.

Den einaste av ekspedisjonsdeltakarane som ein veit sikkert hadde nær tilknytning til Nordvestlandet, var Sigvald Kristian Høiland. Han var frå Davik i Nordfjord. Han var ein av dei som gjekk ned med "Isbjørn".

Ein veit om tre namngjevne ekspedisjonsdeltakarar som oppheldt seg om bord i "Selis". Dei var ekspedisjonen sin nestleiar Ove Roll Lund, skipper Ingvardt Johannessen og kanonkommandøren, leiande dekksmann N. Langbakk.

### SKIPPERANE PÅ "MALULA"/"SELIS".

Her skal nemnast litt om dei skipperane som ein kjenner namna på.

#### Bertel Chr. Landmark

Bertel Christian Landmark vart fødd i Brandal i Hareid i 1882. Han var skipper på "Malula" ei tid midt på 1920-talet. Han var til ulike tider også skipper på "Hvitefjeld", "Polaric", "Polaris", "Vesterhavet" og "Aarvak". I 1940 rømde han frå Noreg med D/S "Silva" og segla ute under heile andre verdenskrig. Han døydde på Færøyane hausten 1945.

#### Hans Nøtvik

Hans Nøtvik vart fødd på Folkestad i Volda i 1893. Han starta som ishavsskipper i 1918. Det var om bord i "Fangstmand" av Brandal. Tidleg på 1920-talet var han nokre sesongar skipper på "Brandalingen", og rundt 1930 var han nokre sesongar skipper på "Malula". Inn i mellom var han skyttar, m.a. var han førsteskyttar på "Veslekari" i Kvitsjøen i 1926. Etter at han slutta med ishavsfarten, vart han kaptein på rutebåtar i MRF. Han hadde lengste yrkesbolken sin der. Han førte m.a. rutebåtane "Erik Jarl" og "Norddalsfjord". Den siste båten han førte, var godsroutebåten "Stordal". Han gjekk i land i 1953, då han fylte 60 år. Etter det var han ekspeditør ved dampskipsekspedisjonen i Volda. Han døydde i 1965.

#### Ingvardt Johannessen

Ingvardt Johannessen vart fødd i 1893 og var frå Straumsbukta i Troms. Han var skipper på ei rekkje ishavsskuter: "Trygve" og "Storhavet" av Gratangen, "Taakeheimen" av Skånland/Bodø og "Vaaland" av Tromsdalen. I 1930-åra var han skipper på "Selis". Han var skipper også då "Selis" vart senka på Svalbard i 1942, men så vidt ein veit kom han frå hendingane utan mein. Etter krigen tok Johannessen over som skipper på "Quest" etter Ludolf Schjelderup. Johannessen gjekk i ishavsmiljøet under tilnamn som hadde med snus å gjere: "Snus-Ingvardt" og "Snusen", dette på grunn av tobakksbruken. Også sonen til Ingvardt, Olaf Johannessen, vart ishavsskipper. Han var skipper på m.a. "Quest" og "Norsel".

### PÅ SALSFERD I DET SØRLEGE SVERIGE

På førejulsvinteren i 1925 sende Fridtjof N. Nordbø "Malula" med Bertel Chr. Landmark som skipper på ei ferd til det sørlege Sverige for å selje sild. Det er teke vare på eit brev som Nordbø sende til Landmark, truleg med adresse i Helsingborg, medan "Malula" var på den turen. Brevet fortel ein del både om korleis tidene var og om korleis Nordbø i si forretningsdrift tenkte og handla. Vi gjev att heile brevet her.

--- Haugesund 21. december 1925.

Hr. Kaptein Landmark,  
s/s. "Malula."

Jeg har rigtig mottat Deres ærede skrivelse av 18. ds., hvis indhold jeg nøie har bemærket. Jeg ser det gaar daarlig med salget der og haaper jeg De nu er avgaat til Helsingborg og at det maa gaa bedre med salget dernede.

Jeg telegraferte forøvrig til Dem lørdag formiddag under adresse: Havnekontoret Halmstad, med forespørsel hvormeget De hadde solgt og at De hvis salget var daarlig, maatte avgaa til Helsingborg. Imidlertid har jeg ikke mottat noget svar herpaa, hvorfor jeg formoder De allerede var avgaat til Helsingborg.

Med hensyn til salget forøvrig, saa vil jeg ikke anbefale, at dere sælger ut i smaat hvis de større importører paa plassen vil kjøpe i partivis. Dette faar De dog konferere nærmere med agenten om paa vedkommende sted. Likeledes skal De eller agenten ikke by ut mere end fra 100 til 200 tønner i hver by, idet man lettere har for at sælge et saa litet parti end om man byr ut hele lasten.

Som meddelt Dem her før avreisen, saa maa al sild som sælges godkjendes ombord før den blir losset paa land. Endvidere maa heller ikke silden tas fra kaien før den er betalt. Skulde kjøperne betale med check, maa De nøie paase at vedkommende check er utstedt av bank og ikke av kjøperne.

Jeg haaper snart at høre fra Dem, at det har lykkedes at sælge 100 eller 200 tønner. Og maa De da straks kjøpe norske kroner for beløpet og telegrafisk sende dette til mig. Dette kan De besørge gjennom en bank paa stedet.

Sælfangsten. Jeg kan nu meddele Dem, at det er gaat iorden med koncessionen i Hvitehavet. Norge har faat tilladelse til at fange med samme tonnagemængde som ifjor eller 4000 tons netto. Betingelserne for koncessionen er ogsaa de samme som ifjor. Jeg har tilskrevet rederiforeningen i Aalesund før koncessionen var iorden med anmodning om at melde ind "Malula". Og gaar jeg sikkert ut fra at dette gaar iorden. Rederiforeningen har tilskrevet mig som vedlagte kopi viser.

Idet jeg ønsker Dem & mandskabet glædelig jul og et godt Nytaar, forblir jeg,

med megen agtelse  
F.N. Nordbø (s)

PS.

Hvis De faar et fast bud av kr 22. (svenske) pr. td. for 50 eller 100 tønner kan De i nødsfald akseptere dette. Telegrafer mottagelsen av dette.

DS. ---"



## **Interessant bok om kystkvinnene.**

Elstad, Åsa  
Kystkvinner i Norge

Kom forlag, 2004 . - 168 s. - illustrert.  
ISBN 82-92496-14-9 . - (ib.)

Forfattere har tidlegare i doktorgradsavhandlinga si mellom anna skrivt om kystkvinnene sitt liv. Og ho var med på å skrivt det store trebandsverket om norsk polarhistorie som Gyldendal gav ut for ei tid sidan. Der skreiv ho mellom anna om selfangst og kvalfangst. Der gir ho oss innsyn i eit hardt, mannsdominert miljø med svært mange forlis og store tap av menneske og båtar. Ho skildrar det som eit autoritært arbeidsliv der det herska klare skilje mellom folk; både om bord og på land. Skrivemåten til Åsa Elstad i Norsk Polarhistorie syner ei sjeldan forståing for levemåte og arbeidsliv.

Dette er eit særmerkje også i boka om kystkvinnene. Boka som i hovudsaker dekkjer tidsromet frå 1850 til 1950, fortel ikkje om dei store heltinnene. Det handlar heller ikkje om kvinnene som offer for lagnaden. Jau, dei venta, og dei sakna. Men det er ikkje hovudsaka i boka. Først og fremst arbeidde dei. Vi kan lese om mange aktive kvinneliv; om sterke, sjølvstendige kvinner som på ulikt vis utnytta ressursane på kysten og livberga seg som best dei kunne slik rammene no eingong var.

Mennene var gjerne på sjøen. På fiske, fangst eller i utanriksfart. Kvinnene arbeidde i heimen, på småbruket, på klippfiskberga. Vi møter rorbukokka, fiskarkona, enka, trisa og mange fleire.

Boka er rikt illustrert med om lag 100 historiske bilete av stor interesse.

Dette er ei bok til å lære av. Og ho er spennande å lese.

Red.

---

## **”Herkules”**

**Av Helge Ødegård (01.12.92)**

Eg sat ein dag å las om sjøforklaringa til ”Herkules 2”. Når dette var ”Herkules 2” var det naturleg å tru at der var ei ”Herkules” før denne toaren. Eg fann denne første skuta på biblioteket i Langøysund i ei bok skriven av to russerar. Boka heiter En russisk sjømann på ”Fram”. Må tilstå at eg ikkje viste der var ein russar på ”Fram” under sydpolekspedisjonen. Men no veit eg dette. Russaren heitte Aleksander Kutsjin.

Russerane var ute etter ein passende båt til ekspedisjon rundt Svalbard. Kutsjin vart sendt til Norge for å kjøpe en høveleg båt til ein slik ekspedisjon. Kom til Ålesund 17. mai 1912 for å sjå på ”Herkules”. Sitat frå Kutsjin: Den er bygd i 1908, spesielt for fangst ved Grønland, og har fått ishud i år. Motoren er en 16 hk. Alpha. Vi kjøpte den med forsendelse til Trondheim. ”Herkules” kom til Aleksandrosk med norsk mannskap. Skuta gjekk ut på ekspedisjon i 1912, den kom aldri tilbake. I 1934 vart det funne spor etter ekspedisjonen. Veiseløya vart omdøpt til Herkulesøya. Dei trur skuta fraus inne. Skjebna til mannskapet er ukjent, men vi veit dei hadde lite proviant. Dette var skjebna til den første ”Herkules” frå Ålesund. For dei som er interesserte i stoff frå ishavet vil eg anbefale denne boka. På side 137 i boka er det eit foto av ei skute, sikkert ”Herkules”

## Selfangsten ved Newfoundland

Av skipsreder Martin Karlsen (d.e)

**Fordrag holdt på selfangstmøte i Oslo 8.-9. januar 1951.  
(frå Ishavsmuseets arkiv).**



Man kan si at den norske ordinære deltakelse på dette felt, som begynte med to båter i 1938, har utviklet seg tilfredsstillende. Deltakelsen har øket med årene – bortsett frå krigsårene. Da vi var avskåret fra å reise til dette felt.

Fra Sunnmøre deltok siste år, 1950, seks selfangere på ca. 1.900 bruttotonn og dessuten to selfangere som gikk til feltet etter endt vesteristur.. Fra Nord-Norge deltok fire selfangere. Det samlede fangstutbytte fra dette felt ble i 1950 ca. 100.000 dyr til en verdi av ca. kr 3.500 000,- Fangsten for de newfoundlandse og kanadiske båter anslås til ca. 120.000 dyr, altså ble totalfangsten ved Newfoundland-feltet og Golfen i alt ca. 220.000 dyr. Dertil kommer endel landfangst. Når man ser litt på statistikken i tiårsperiodene 100 år tilbake så har fangsten variert meget også på dette felt. Deltakelsen har jo også stor variasjon. I den tid da deltakelsen var størst for ca. 100 år tilbake, var fangsten oppe i henimot en halv million sel årlig, men så dalte kvantum og antall skuter og fangstmannskaper som deltok, nedover og fangsten var et enkelt år helt nede i ca. 50.000 sel.

Året 1950 er helst noe over middels av hva det har vært de siste fem tiårsperioder – altså samlet for de norske og utenlandske selfangere.

Fangstdataen.

De norske selfangere begynner fangsten den 10. mars, mens newfoundlandse og kanadiske selfangere begynner fangsten den 13. mars. Sistnevnte deltakere ser mer på å få et rikt utbytte av spekk, mens de norske hovedinteresser er å få mest mulig prima selsskinn og dermed størst mulig antall sel. Dette vil for oss som regel gi best utbytte. Dette gjelder fangst av whitecoat, idet vi på dette felt ikkje har noe nevneverdig av den mer verdifulle pelssel blueback, og skal våre forholdsvis små fartøyer ha sjanse for en lønnsom tur, må de få begynne fangsten så tidlig som mulig og som man anser som forsvalig. Selv om vi får begynne fangsten 10. mars viste det seg i år at våre båter ikkje hadde stor prosent av virkelig hårfaste pelsskinn. Det dreiet seg om ca. 15% av ungselselfangsten som var førsteklasse whitecoat og fangstverdien pr. dyr (førstehandsverdi) kom ikkje høyere enn ca. kr. 33,- pr. stk., imot førstehandsverdien av dyr fra Vesterisen som ble ca. 63,- pr. stk.



*"Polaris" på Newfoundland i 1951.*

Nu kan jo selen kaste noe ujevnt også på dette felt og man kan enkelte år treffe til å få en hel del virkelige pelsskinn, således i 1948 da "Polarbjørn" fikk ca. 10.000 prima pels av whitecoat, - men det er også det eneste år i vår fangstperiode at vi fikk et så pass stort antall pelsskinn på en enkelt båt. Våre erfaringer siden 1938 viser altså at vi ikke kan gå med på en senere fangstdato. Det er jo noe kjedelig at vi skal ha forskjellige fangstdatoer mot de

newfoundlanske og kanadiske fartøyer og det er jo rimelig at den annen part ikke ser så velvillig til en sådan ordning, men vi må heller ved mulige felleskonferanser med Kanada søke og få disse til å nytte samme fangstdato som vi.

Ellers vil jeg i samme forbindelse nevne at det er av den største betydning for våre fremtidige interesser at vi søker at beholde et godt samarbeid med newfoundlenderne og kanadierne på fangstfeltet, og jeg tror at vi har opparbeidet en ganske høy goodwill hos våre venner der borte i de år vi har drevet fangsten der. Ellers ville nok en større irritasjon og kanskje hindringer blitt lagt oss i veien på grunn av at vi begynner fangsten noen dager før våre konkurrenter.

Vi kan bare tenke oss de samme tilstander på vårt felt i Vesterisen. Newfoundlenderne og kanadierne har på sine skuter et langt større antall fangstfolk enn vi har på våre båter og de vil ofte lettvint skjære av våre folk i fangsten – som man sier på fangstspråket – om de er ondskapsfulle. Ofte blir vel dette også gjort nu, men ettersom jeg har forstått er de meget hensynsfulle mot nordmennene.

Nu gjelder det om vi fremdeles kan beholde denne goodwill som vi har opparbeidet oss der borte. Våre fangstfolk, skipper og skyttere må fortsatt vise god fangstkultur i de hektiske fangstdager og til enhver tid nøye kunne skjelne mellom sine egne og andres fangstdunger. Dette gjelder selvsagt for alle fangstfelt og ikke minst når man skal fangste sammen med utenlandske fangere. Her ligger jo dessuten fangstfeltet nær inn til landegrensene som tilhører konkurrentene og den minste forseelse vil selvsagt skade oss i høy grad.

Som før nevnt så er det menneskelig at våre konkurrenter til dels føler seg irritert når våre båter kommer i fangst noen dager før våre konkurrenter får begynne og det er forståelig, så meget mer er det nødvendig at våre båter i givne anledninger viser den største hjelpsomhet og samarbeid på feltet og jeg vil nevne et par tilefeller, som gir et pluss til den goodwill vi har.

En av de større newfoundlanske selfangere lå temmelig hardt skrudd inn i en isbakse. En av våre selfangere lå i nærheten og var fri og tok da noen timer for å søke å baue fri den newfoundlanske selfanger. Etter ganske hard bauing klarte den å få de fri fra baksen. Vår båt fikk et hurra fra utlendingene. Det andre tilfelle var en kanadisk selfanger med norsk skipper og skyttere som en dag pigget opp en del fangst fra et drivende isflak. Fangsten tilhørte en newfoundlansk selfanger som lå i nærheten og ikke hadde høve til å nå i dette isflaket. Den kanadiske selfanger gikk opp på siden av newfoundlenderen og lempet skinnene over rekken til denne. Newfoundlenderne sto uforstående til slik en mentalitet.

Jeg vil ikke utelate atter å poengtere at vi trenger den goodwill som vi med rimelighet kan opparbeide, uten at det går for meget utover våre egne interesser.

De newfoundlanske vitenskapsmenn og observatører innrømmer at man har meget å lære av de norske fangstfolk og redere. Dette gjelder fangstmetoder og utrustning etc.

Newfoundlenderne og kanadierne driver fangsten på en mer hensynsløs måte. Man har en masse fangstfolk på skutene som sendes utover isen og dreper store masser av sel, som ofte blir liggende på isen i dagesvis og ofte misser man store mengder av sel når et plutselig uvær støter til. Hver båt har forholdsvis mange skyttere og man skyter delvis nokså vilt etter selen og store mengder blir sårskutt og går i vannet for å omkomme der. Spesielt i gammelsel-fangsten, når man har skutt ned store mengder sel på isen, vil det dessuten bli en mengde sel som blir isbrente, idet disse fangstfolk ikke får selen etter hvert, således som de norske fangere praktiserer det. De newfoundlanske observatører og vitenskapsmenn er nu klar over at dette må det bli en forandring i, og her har kanskje også våre vitenskapsmenn og eventuelle forhandlere noe å være merksam på ved mulige forhandlinger.

Vi har jo hatt en del vitenskapelig arbeid også på dette felt og dette må fortsette. Jeg er kjent med at de newfoundlanske vitenskapsmenn har anerkjennende uttalelser om det arbeid som blir utført av våre vitenskapsmenn, og her har vi også et viktig pluss for å styrke et godt forhold for den fremtidige utnyttelse av feltet. Jeg vil nytte høvet til å uttrykke min honnør til

våre vitenskapsmenn og vil henstille til vårt fiskeridepartement heller å utvide rammen for et sådant virke, og der må ytes bevilgning til arbeidet i noe større utstrekning.

Foreløpig er altså de newfoundlanske og kanadiske myndigheter klar over at man har en del å lære av de norske fangstfolk og redere både hva angår fangstmetodene og utrustning av fartøyer samt de sosiale og hygieniske forhold. Videre vil man gjerne samarbeide med våre vitenskapsmenn for å bygge ut nærmere kjennskap til selen og dens vandringer etc. Det er å håpe at vi kan holde vår gode posisjon der borte. Det avhenger meget av hvordan vi stiller oss på feltet.

De fremtidige utsikter på dette felt for øvrig er ikke så gode å spå om. Gammelsel i Golfen slo jo feil i 1950, - men det er sikkert en bra bestand ennå. Ved luftfoto som er foretatt fra Kanada i 1950 ble det den 8. mars tallet 347.600 stk. gammelsel i Golfen. Fotoene var tatt fra 2000 meters høyde og det var umulig å observere kvitunger. På utsiden av Newfoundland ble det ved luftfoto den 15. mars 1950 optallet 380.850 stk. gammelsel og 215.700 stk. kvitunger. Her ble foto tatt fra 300 meters høyde og man kunne telle kvitungene. Dette var ikke noe særlig stort tall, men man må jo kunne regne med at et stort tall av selen var i vannet, - spesielt gjelder dette på utsiden hvor fotoene ble tatt så sent som den 15. mars.

Naturligvis er fangsten de enkelte år avhengig av den uberegnelige ting som vær og isforhold, men jeg tror nok at vi ennå noen år burde ha utsikter til å gjøre en brukelig fangsttur på dette feltet.

Levering av norsk fangst i Canada.

Jeg er bedt om å si noen ord om dette spørsmål. Det er ikke så meget å si om dette. Jeg mener at det kun kan være i enkelte spesielle høve at sådant kan ordnes. Det er i de tilfeller at en skute har skade og må søke havn for reparasjoner og lignende at dette kan bli aktuelt, og spørsmålet må opptas i hvert enkelt tilfelle. Som forholdene ligger an i dag måtte man da helst få dampet spekket der borte og saltet skinnene til lager, hvoretter man fraktet det hele til Norge. Det er mulig man kunne selge en del av fangsten med fordel i U.S.A. Utgiftene er imidlertid nokså store ved foredling av produktene der borte, spesielt gjelder dette på Newfoundland og det vil nok bare være i spesielle tilfeller at sådant arrangement kan bli på tale. De kanadiske myndigheter vil visstnok kunne gi tillatelse for sådant arrangement ved havarier og når fangsten kan stå i fare for å bli skadet.

## **Erobret tysk ubåt, Sunnmørsposten 27. august 2002.**

"Veslekari" hadde "jobb" som berging/ hjelpe fartøy under krigen. Eg veit dei heldt vakt over ein tysk ubåt som vart tvinga til å overgi seg. Eg trur den var uskadd, eller lite skadd. Mannskapet på "Veslekari" hadde visstnok nokså fri avgang til ubåten . Bror min Asbjørn Ødegård var matros på "Veslekari" den tid. Asbjørn fortalde dei heldt vakt på ein tysk ubåt på Island, vil nok tru det var den ubåten Sunnmørsposten har ein notis om den 27. august.

For mannskapet på "Veslekari" var der mangt nytt frå Noreg å finne om bord i denne ubåten. Her fann dei norske papirpengar som var ukjente for dei som forlet Noreg sommaren 1940. Dei fann kjærleiksbrev frå norske jenter til tyske marinesoldatar, det var litt uventa at norske jenter hadde slik samkvem med den tyske fienden. Det med tyske soldater og norske jenter var nok litt trist, dei tyske soldatane var våre fiendar. Litt norsk proviant fann dei også, så denne ubåten hadde nok "base" i Noreg.

Eg trur ikkje det var mange tyske ubåtar som overgav seg så lite skadde tidleg i krigen. Denne ubåten som overgav 27. august 1941 var nok den bror min fortalde om.

Langesund 29.08.02 Helge Ødegård

## **Gamlekarane**

Av Ola Jarle Bigseth

Gamlekarane var harde og uredde, dei var tidleg herda av hardt arbeid. Og dei måtte klare seg med muskelkraft der vi i dag brukar maskiner. Det vert sagt at når dei i storm heldt på å drive på land, så ba dei at årane måtte halde. Kraft hadde dei.

Eg har fått det fortalt, men kva skute det var, kan eg ikkje hugse. Men det var i Kvitsjøen, og dei kava for å kome fram til fangsten. Det var nyfrosen skjelis, og med den maskinkrafta dei hadde, stoppa det til slutt heilt opp. Skuta låg heilt fast. Ho rikka seg ikkje. Og kunne ein få litt slakka, så var der ein sjanse til å kome seg eit stykkje igjen.



Johannes Øvrelid var skyttar saman med Sverre Moldskred. Johannes meinte at dei måtte ikkje gi opp, han ville ned på isen og med spett støyte rundt skutesida, slik at dei då med maskina kunne kome laus og sige eit stykkje igjen. Johannes hadde henta spettet som dei brukte til slikt, det var nesten mannshøgda og hadde då god tyngde til å støyte med. Sverre sa: - Du må ha på deg tau. Ja, han godtok det. Han batt det under armane og så bar det ned på isen.

For at han skulle kunne arbeide mest mogleg uhindra, var det god slakke på tauet. Det gjekk over rekka med god slakke i dekk og var sett fast i vinsja. Sverre gav då ordre om at alle måtte følgje med om tauet vart stramt. Mannskapet arbeidde med tidlegare fangst på dekk og plutseleg var det ein som ropte: - Tauet er stramt. Og alle sprang til, såg over rekka og ganske riktig gjekk tauet gjennom knultren og - på grunn av slakken - langt ned i sjøen. Dei rauk til og halte det dei vann, men det var svært tungt. Ein av karane sa: - Han er ikkje så tung! Sverre Moldskred sa då: - Det er vel ingen her som trur han har sleppt spettet. Og ganske riktig, Johannes kom opp gjennom vatnet med spettet i hendene. Det var vel det einaste dei hadde.

Slike karar hadde landet mange av.

---

## **Sesongavslutning med selkjøt og film.**

Sesongen på Ishavsmuseet nærmar seg slutten for i år, og dette vil vi markere søndag 25. september. Denne dagen serverer vi vår berømte selkjøtgryte på Ishavsmuseet. Kaffi og polarvaflar blir det også. Vi viser også ein filmstubb frå "Polarbjørn" (II) sitt forlis. Ishavsmuseet har hatt ein bra sesong og sjølv om det er faste opningstider berre ut september, vil det også bli ulike arrangement utetter hausten. Først altså søndagsmiddag med selkjøtgryte 25. september. Museet er ope frå kl. 13-17 denne dagen.

Onsdag 19. oktober blir det ishavskveld i forbindelse med Hareidsstemna.

## **Linkar til Internett sider med polarstoff**

[www.ishavsmuseet.no](http://www.ishavsmuseet.no)

[www.home.no.net/ishavsmv](http://www.home.no.net/ishavsmv)

[www.zafir.biz/jostein/index.php](http://www.zafir.biz/jostein/index.php)

[www.home.no.net/museet/](http://www.home.no.net/museet/)

[www.polarmuseum.no](http://www.polarmuseum.no)

[www.fram.museum.no](http://www.fram.museum.no)

[www.npweb.npolar.no](http://www.npweb.npolar.no)

[www.npolar.no/polarklubben](http://www.npolar.no/polarklubben)

[www.polarlife.ca](http://www.polarlife.ca)

# B

PORTO  
BETALT  
P.P  
AVTALE  
617108/7



Summaren er over for i år og vi vender blikket mot hausten og vinteren.

Alle årstider har sin sjarm heiter det så fint, og det er i grunnen sant. Det gjeld å gle seg til kvar ny dag, og kvar ny årstid.

Vi er nok heldige her til lands likevel, når vi veit kva mange andre baskar med.

Isflaket har ein engasjert og flink redaksjon som arbeider jamt og trutt, og kjem med nye blad like sikkert som hausten og vinteren nærmar seg.

Denne gongen har dei gjort litt endringar i forhold til presentasjonen av stoffet, noko eg vonar lesarane set pris på.

Det har vore mi oppgåve å skaffe annonsørar til nye nummer av bladet, og det er faktisk ei takksam oppgåve. Tusen takk til Global Liavåg AS for annonsen i dette bladet, og tusen takk til dei som har støtta oss tidligare.

Hausten kan vere ei fantastisk årstid, og utfordringa går til oss alle om å bruke den på best mulig måte, til glede og inspirasjon.

Takk for meg og god haust til alle.

Brandal 02.09.05

Johan Ole Brandal  
Leiar i Ishavsmuseets Venner

---

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

**(GLOBAL FISH)**

**Global Liavåg AS**

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL