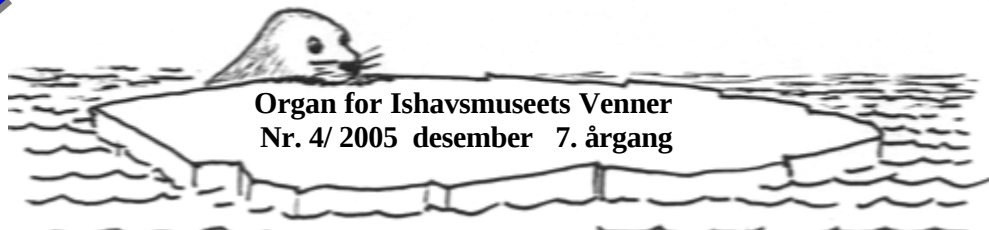


ISFLAKET



GODE LESAR!

Nesten alt som står i dette bladet handlar om fortida. Vi er opptekne av å ta vare på minne om eit miljø og ei næring som ikkje lenger eksisterer på våre kantar. Men i Arktis er det enno mange som lever av fangst. Vi har ein artikkel om korleis den globale oppvarminga trugar livsmiljøet for mange artar i Arktis. Isen smeltar og dyra trekkjer nordover, men Nordpolen utgjør ei grense. Altså er Isflaket også oppteke av framtida.

Hans M. Hjelle frå Dalsbygda i Volda fortel frå sin einaste ishavstur i 1939; selfangst og håkjerringfiske. Han hadde kamera med, og vi trykkjer nokre av bileta hans. Vi startar ein ny serie – Skuter som forliste – i dette nummeret. Det er Sigbjørn Rosbach Røren – tidlegare adm. dir. i Møretrygd - som plukkar ut sjøforklaringar i Møretrygd sitt omfattande arkiv. Vi er svært glade for at Røren har teke på seg dette arbeidet.

Vi har ein artikkel av Magnus Sefland om Malula av Haugesund. Denne gongen skriv han om turane som skuta gjorde på ishavet i 1930. Havtor Hofset har skriva ein artikkel om «Sjannøy», ei skute det av ein eller annan grunn ikkje er skriva så mykje om tidlegare. I serien «Frå arkivet» dreg vi fram ei fornøyeleg skildring som skipper Benjamin Brandal skreiv om ein tur til Kvitsjøen i 1923.

Ishavsmuseet er arena for kulturelle arrangement. Du kan lese omtale av fleire slike inne i bladet.

Ola Jarle Bigseth har skriva ei ny, ypparleg historie i serien «Småstubbar». Historia gjekk føre seg i den tida då framdriftsmaskineriet på ishavsskutene ikkje alltid var av det kraftigaste slaget og farta deretter.

Johannes Bjarne Alme – den første redaktøren i Isflaket – minnest Bjarne B. Brandal som døydde 26. oktober. Bjarne B. Brandal med sin iderikdom og pågangsmot vart svært sentral i arbeidet med å starte både Venneforeininga og Isflaket.

Vi som arbeider med Isflaket får mange telefonar og brev med synspunkt. Og folk er flinke å sende oss artiklar. Vi opplever at bladet vekker interesse, og at vi har fleire lesarar enn opplagstalet skulle tilseie. Det er vi glade for. Vi vil takke alle for hyggeleg samarbeid i året som snart er til endes.

Vi ynskjer alle ei god jul og eit godt nyttår!

Brandal 2.12.2005 Helsing 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/>

Kjend eventyrar på museet i haust.



Onsdag 19. oktober var dagen då Carl Emil Petersen heldt foredrag om ein tur til Vesterisen med nordlandsskuta «Svaløy» i 1976. Han viste lysbilete og fortalde frå turen. Det var mykje folk i salen; om lag 150 hadde møtt fram. Ikkje så mange under 40 år.

Det er ikkje sikkert at dei som hadde vore på ishavet sjølve, lærde så mykje nytt. Men for landkrabbar som meg var det interessant å lytte til Petersen som også er ein flink fotograf. Eg snakka med nokre veteranar etter foredraget. Og han fekk godkjent også av dei. Så det var ei underhaldande stund for alle.

Og det var tydeleg at Petersen hadde respekt for fangstfolka og fangstkulturen. Han peikte på at det var nødvendig å hauste av det som naturen baud på. Og han sette stor pris på folka han var i lag med om bord i den 92 fot lange og 92 tonn tunge «Svaløy» som vart driven framover av ein Wichmann på 450 hk.

Elles skreiv Carl Emil Petersen bok om turen med «Svaløy». Boka som er rikt illustrert, heiter «Folk og sel i Vesterisen» og kom ut på Cappelen i 1977.

Red.

God stemning under ”syng med oss”.

Brandalskoret og Venneforeininga for Ishavsmuseet arrangerte også i år ”Syng med oss”.

Tilstellinga fann stad søndag den 20. november, med godt frammøte og god stemning.

Ranveig Frøysa leia det heile, og Olav Fure spelte piano til songane.

Begge løyste oppgåvene sine på ein framifrå måte.

Martine og Silje song muntre og vakre barnesongar, til stor applaus.

Som humorinnslag hadde vi besøk av ”Fru Brus” frå Kvalsvika, i Herøy kommune.

Dette var muntre damer, som visste å få låtten på gli hjå publikum, med song og morostrekar.

Matøkt, og utlodning var det og. Alt i alt eit vellukka arrangement!

Då Brudeegget kom til Brandal.

Tradisjonen tru var det førjulsfest på museet siste fredagen i november. I år fikk museet besøk av sjølvaste Brudeegget. Rett nok ikkje siglande frå Ålesund, men spanande nok likevel. Det var forfattar Ole M. Ellefsen frå Ålesund som vitja oss med eit fantastisk og engasjerande foredrag om denne dramatiske seglasen. Salen var ikkje full denne gongen, men sjeldan har vi sett dei minste sitje så oppslukte i eit foredrag.

Ulstein mannskor deltok med fin song, musikklaget Melshorn med fine tonar frå blankpussa instrument, Liv Skarbakk las til oss frå Inga Skarbakk sine rikhaldige skriv og Joakim og Magnar spelte og song til oss. Webjørn Landmark leia programkvelden på ein fin og lett måte, og sydde programmet i saman krydra med muntre historier mellom kvart innslag. Nok ein gong ein fin kveld på Ishavsmuseet.

Med "Helgehorn" til Kvitsjøen i 1923.

Av skipper Benjamin Brandal .

Heilt frå motoren kom til Ålesund og Sunnmøre, hadde det vore prøvd med motor i dei mindre selfangarane på ishavet. Men den ville ikkje slå i gjennom. Benjamin Brandal som har skrive denne artikkelen var ikkje den første med motorskute på ishavet. Men skuta hans "Helgehorn" var den første som gikk ut frå Ålesund og Sunnmøre med dieselmotor. Denne skuta vart derfor moderskipet for den store og moderne motorselfangerflåte som kom i åra etter. Benjamin Brandal var skipper på "Helgehorn" i 10 år, og her fortel han om den første avgjerande turen i 1923.



I 1923 gikk en over fra kullmaskin til motor i de større selfangerne fra Ålesund og Sunnmøre og det ble et vendepunkt i selfangstnæringen. Den første skuten fra våre kanter var "Helgehorn".

Da jeg var med som fører av d.s. "Polhavet" i 1920 og 21, så jeg at motoren var tidenes løsen både på fangst i ishavet og på fiske ved Island. En kunne ha nok brensel ved enhver tid uten å tenke på kullfeber og kullmangel. Hvilket arbeid var det ikke å tømme alle spekk-tankene for kull, skrape dem rene og sementere dem! Når det var fangst var mannskapet i arbeid hele dagen og om natten måtte de "kole". Så det ble lite høve til søvn. Når isen slaknet et øyeblikk, kunne motorskutene sette i gang maskinen og med full fart gå frem gjennom råka eller slakken. Dampselfangerne måtte ta opp stimen og gjøre klart i maskinen, og når de var ferdig, var isen som oftest satt i hop igjen. Og de lå på samme plass.

Når damp selfangerne skulle på sildefisket ved Island, måtte de fylle kull i tønnene. Det ble et evinnelig rot.

Opprinnelig var "Helgehorn" kontrahert av tannlege Aall i Ålesund og Svendsen i Volda. Den kostet en halv million kroner. Skuta fikk navn etter et fjell som er mellom Volda og Ørsta. Høsten 1922 kjøper Sverre Mogstad og fabrikkeier Karl Dalen "Helgehorn" og betalte den kontant. Den var ny og bygget på Tangens skibsbyggeri, Drammen. Lengste lengde var 114 fot, og motoren var en 120-160 hk. Bolinder. På ballast gjorde den 9 mils fart. Der var installert brennstoff tanker til 28 tonn solarolje, vanntanker, klosetter, vaskeservanter og annet. Den hadde også full seilføring. Rederiets navn var Ålesund Klippfiskexport og disponenter var Anders og Sverre Mogstad. De kostet nye spekk-tanker i skuta og full utrustning til fangst i ishavet, samt nøter til snurpefiske ved Island og utstyr til fraktefart.

Undertegnede ble ansatt som fører på m.s. "Helgehorn". Men å få motormaskinist med sertifikat var verre. Slike folk var ikke å oppdrive verken i Ålesund eller på Sunnmøre. Vi måtte til Kristiansund, og der fikk vi Johan Orborg til maskinist.

I midten av februar 1923 var vi fullt sjøklar. Ferskvatn, sjøvatn og solar var fylt i tankene som ballast. Alt var tipp topp om bord, og ingenting manglet. Vi skulle på selfangst i Kvitehavet som begynner først i mars. No kom alle gamle sakkyndige skippere, redere og ishavs pionerer, som var innehavere av medaljer og diplomer, opp på kontoret til rederne våre og sa at det var rene galskapen og sende ei slik stor skute med motor på selfangst i ishavet! Det ville opplagt bli bommtur, stim var jo stim, og det mest stabile på selfangst. Dere må da kunne bruke skuta til noe annet, mente de. Rederne var takksame for de gode rådene, men kunne ikke akseptere dem, og vi skulle gå som bestemt.

Straks etter kom en reder og ville by meg plass på en stim selfanger han nettopp hadde kjøpt. Betingelsene og hyren var over det som jeg skulle få på "Helgehorn". Han mente også at

dette ikke var noen skute for meg. Dette var bare å skjemme seg ut på. Stim og damp var nok det sikreste. Jeg svarte at jeg ikke kunne bryte mitt ord til rederne som hadde ansatt meg. Jeg takket for tilbudet han gav meg, dermed skiltes vi.

Vi gikk fra Ålesund til Tromsø, der vi fikk utlevert leidebrevene for Kvitehavet. Og så gikk reisa direkte til Kvitehavet. Det var storm av NV med snekave på turen til feltet.

Da vi kom til Kvitehavet viste det seg at isen lå midt etter Kvitesjøen fra Orlov over Panfilova-fallet, nordover forbi Kap Kanin og østover til Korga og Kalofføya.

Nordveststormen med høy sjø hadde presset isen i østre land, så det var tett bakse over alt. Vi hadde vært en tur østover til Korga å sett etter fangst, men fikk bare noen få stykker, mest ungsel. Så vendte vi og gikk inn i Kvitesjøen igjen. Innenfor Kap Kanin lå S.S "Ishavet" med skipper Kristoffer Marø. Jeg spurte ham om vi ikke skulle se inn gjennom isen om der var noen fangst. Men nei, Marø kunne ikke det. Han lå fast han. Vi gikk rundt "Ishavet" og løste den. Så tok han kjølevannet etter oss inn gjennom isen.

Skutene ligger fast ved Bolsia og Panfilovafallet. Ungselen er kastet inne på russisk territorium, og isen drev ikke ut på grunn av vedvarende storm av NV med høy sjø. Tiden gikk, og ungselsesongen var forbi. Vi bestemte oss derfor til å gå ut i iskanten, satte storseil og slo full fart i maskinen. Vi presset skuta så hardt gjennom isen og snøen at vi holdt på å miste kjølevannet på maskinen. Men skuta var ny og glatt på sidene, så med renn frem og tilbake gikk det.

Da vi kom utfor iskanten var det et bredt belte med snø tettpakket ved storiskanten. På denne snøen lå det masser av gråsel. Men det var svært vanskelig å fangste disse viss en går på sjøen og dønningen siger skuten frem, men skal en gå med sjøen og dønningene på siden, kommer en ingen vei. Ikke kunne jeg sette folkene ut på den lause is-snøen. Om dønningene hadde gitt seg ville isen slakne utover havet, og folkene ville gått uti. Her var gode råd dyre. Hvorledes skulle vi få tak i fangsten?

Vi hadde to ordentlige ski par om bord. Så tok vi midtgavlene på alle køyene om bord og laget ski av, klippet sinkplater til halser, spikret dem på å satte band i. Deretter stormet alle mann med ski ut på snøgrauten og fangstet. Snakk om skibakker på bølgetoppene! Dette hadde virkelig vært noe å gape over for en olympiatilskuer.

Karene dro skinnene til skuta. Skuta slingret, så jeg som stod i utkikstønna, mest kunne ta ned i skinnluvene på karene på isen da de kom dragende med skinnene på isen. Vi tok om lag 1000 gråsel på denne måten. Men jeg tror ikke jeg vil anbefale denne fangstmetoden til gjentakelse da den i høgste grad er livsfarlig. En mann knekte skia og kom inntil skutensiden med ei ski og tre gråsel på slep. Ved skutensiden for han igjennom isen til opp under armene. Jeg skrek: Slå mantelen under armene på ham! Det ble gjort og mann, ski og gråsel vart hivd inn på dekk.

Tida gikk, og gammelsesongen var begynt. Vi så sel på isen utenfor Gorodiski. Alle skutene satte dit. Men isen var treg og satte sammen så det var vanskelig og komme dit. Konkurransen var hard. Vi stanget forbi de andre skutene. Bare ei var foran oss, ds "Forland". Den sto elles snart i et knip og kunne ikke komme igjennom. Karene på "Forland" stod framme i knipet med årer og hakapikar for å skyve og stake bort isen. Den forsøkte med renn frem og tilbake, men kom ikke igjennom. Jeg ropte til skipperen på "Forland": Vil du flytte deg med skuta så jeg får forsøke?! Han så gjorde. Vi bakka om lag 100 meter, ga henne full fart med alt det maskinen kunne prestere forover – og det gikk forholdsvis glatt gjennom. D.S "Forland" tok så råken etter oss. Men det varte ikke lenge så stod den atter i knipe, bom fast. Vi satte vaier om bord, men slet den som hampetråd. Da ropte jeg til skipperen: Vi tar samfangst, send dine skyttere og mannskap over til oss! Og det ble gjort.

Så fortsatte vi, gikk så nær inn på selen som vi bare kunne, hvoretter både skyttere og begge mannskap gikk ut på isen og frem til selen. De skjøt ned hele samlingen, flådde den og drog skinna i dunger. Deretter merket de dungene med flagg. Da isen slaknet, samlet vi inn skinndungene og hivde de om bord.

Men nå hadde alle skutene kommet seg løs og stevnet ned til oss. Men her var all selen død – og vår. Derfor gikk de sin veg igjen. Vi delte fangsten og gikk til ro for natten. Jeg ba mannskapet gå til ro, selv ville jeg holde vakt. Det ble å krabbe opp å ned fra tønna. Isen hadde sett sammen, og skutene lå stille over alt. Det var ro på feltet.

Halv ett på natta så jeg plutselig sel på isen ute i horisonten. Gang etter gang klatret jeg opp i tønna. Det vokser med sel for hver gang jeg er oppe. Klokka seks er det samlet pent med dyr. Da satte vi maskinen i gang og gikk bort til "Forland". Jeg om bord og ned i kahytten og purret skipperen: Er du klar til å gå i selen?

-Ser du sel da? Spurte han forskrekket og gned søvnen ut av øynene.

- Ja, den ligger her frampå å venter på oss.

Hans ord nå kan ikke settes på trykk. Men til slutt kom det bare støtvis: Og – vi – s-som har blåst av kjelen – og – og holder kjelsjau!!

- Holder du kjelsjau i storfangst du? Spurte jeg tørt.

- Ja, du går nå vel fram og tar den der? Spurte han.

- Det var da en sak jeg gjør. – Dermed gikk vi opp i selen og skaut ned alt sammen. Skytterne tok 200 sel på hver i hver stilling. Vi flådde, drog i dunger og satte flagg på.

Isen slaknet opp. Skutene kom seg løs og satte på ny kursen ned på oss. Men her var det ingen ting å gjøre for dem. Selen var død – og vår for annen gang. Det var nok en hard nøtt både for den berømte Johan Olsen på "Veslekari" og den like kjente Abrahamsen på "Vesleper". Sunnmøres største dampselfanger hadde funnet sin overmann, motoren!

Vi samlet opp fangsten. Skuta var lasta, og dermed gikk turen til Ålesund. Da vi kom hjem, fikk pipen en annen lyd. Motoren var tidens løsen, det var alle enige om. Kommet til Brandal, ringte rederne meg opp i telefonen og ville vite hvor hen de skulle sende skutene sine for å få fangst.

Året etter, i 1924, kom disse motor skutene til: "Gugnir", "Godø" og "Hisø". Og i årene siden kom det mange store motor selfangere til i den sunnmørske og Ålesundske fangstflåten.



Mannskap på "Helgehorn". Benjamin Brandal i kvit frakk. Nokon som kjenner dei andre? Museet tek gjerne imot tips om dei andre personane på bilde.

Ishavsturane med "Malula" av Haugesund i 1930.

Av Magnus Sefland

Rasmus B. Nautvik vart fødd i 1912 og er frå Nautvika i Folkestadbygda i Volda. Han overtok og dreiv farsgarden i Nautvika. I tillegg til gardsdrifta dreiv han ei omfattande forretningsverksemd innan lastebiltransport, sandfrakting, trelasthandel og entreprenørverksemd. Han fann også tid til å drive med politikk og var med i Volda kommunestyre for Senterpartiet i fleire bolkar.

I grannegarden i Nautvika vaks Hans Nøtvik opp. Han vart i ung alder ishavsskipper. Det var ikkje unaturleg at Rasmus ville prøve ishavsdrifta. Han søkte seg rom på "Malula", skuta der grannen Hans var skipper. Rasmus gjorde ikkje nokon lang karriere på ishavet. Det vart berre dei to turane med "Malula" i 1930, først til Kvitsjøen og deretter til Stretet. Rasmus syntest det kom for lite ut av det økonomisk. Men fangstmannslivet likte han godt, og han likar godt å fortelje om turane. Det som følgjer her er for det meste basert på eit lydbandintervju med Rasmus B. Nautvik i februar 1995.

Kvitsjøen

Mannskapet på "Malula" på denne turen var:

Skipper Hans Nøtvik, Folkestad

Førsteskyttar Knut Flo, opprinneleg frå Oppstryn, men budde i Ålesund

Andreskyttar Isak Kornberg, Folkestad

Maskinist Karl Strand, Volda

Fyrbøtar ?? Nilsen, Volda (Ukjent førenamn).

Var opprinneleg frå Ålesund, men var rundt
1930 busett i Volda

Stuert frå Ålesund, ukjent namn

Fangstmenn:

Karl Aklestad, Hjørundfjord

Lars Blindheim, Borgund

Wilhelm Blindheim, Vigra

Andreas Furnes, Vigra

Johannes Innselset, Dalsfjord

Ottar Krøvel, Ørsta

Elias Løndal, Folkestad

Ragnvald Nautvik, Folkestad

Rasmus B. Nautvik, Folkestad

Olav Storeide, Ålesund

Jakob Aasebø, Folkestad

Heile mannskapet hadde tilknytning til Sunnmøre. Halvparten av mannskapet var frå Volda og Dalsfjord. (Det kan også nemnast at Knut N. Engeset frå Volda var maskinist på "Malula". Men han var ikkje med på turane i 1930).

Det var rundt midten av februar mannskapet ordna hyre i Ålesund. Deretter reiste heile mannskapet til Haugesund, der "Malula" låg. I Haugesund hadde reiarlaget sjøbuer der alt utstyret for fangstturane vart lagra. Der vart tankane tekne ombord og monterte, like eins vart all anna utrustning teka om bord der.

Då all utrustninga var teka om bord gjekk skuta nordover. I Ålesund stoppa skuta for å etterfylle kol og for at mannskapet skulle få høve til å ordne ein del papir i samband med ishavsturen og like eins gjere ein del andre ærend. Deretter gjekk skuta direkte til Tromsø. Der låg mange andre skuter og der vart det eit stopp på rundt eit døgn for "Malula". Det var i Tromsø Kvitsjøskutene fekk utlevert leidebreva for konsesjonane frå russarane. Også i Tromsø nytta dampskutene høvet til å etterfylle kol. I Tromsø vart også avskilet med Noreg for ei tid markert meir eller mindre grundig.

På vegen vidare nordover møtte "Malula" til liks med mange andre skuter dårleg ver. Derfor søkte dei hamn i Skjervøy i Nord-Troms for å vente på betre ver. Veret løya litt, slik at dei kom seg vidare. Men då dei hadde passert Honningsvåg og fekk ope hav heile vegen austover mot iskanten, fekk dei meir dårleg ver, slik at det vart ei hard oversegling. I eit par døgn var det så høg sjø med overvatn at det var ikkje trygt å gå mellom nedgangskappa til ruffen framme og overbygget akterut. Dei av mannskapet som var i ruffen måtte berre bli verande der. "Malula" vart rekna som ei av dei litt større skutene. Ho kom stort sett uskadd frå overseglinga. Men sjøen hadde slege bort røykrøret frå omnen i ruffen. Der vart eit ope hol som dei kunne tette berre provisorisk medan veret stod på. Derfor fekk dei ein del sjø ned i ruffen. Av dei mindre skutene som var i same følgjet over havet, var det fleire som fekk meir skade av sjøen, utan at det gjekk alvorleg gale med nokon av dei. Rasmus har fortalt at han hadde sjøverk og mata krabben på heile overseglinga. Lite mat fekk han i seg. Før dei forlet Noreg hadde Rasmus kjøpt litt ekstra ost og pølse til pålegg. Det fekk han lite glede av under overseglinga. I staden vart det rottene om bord som fekk glede av det ekstra pålegget. Trass i sjøverk måtte Rasmus likevel ta rortørnar, banke is og ta sine plikter elles. Det var ei lette då skuta nådde fram til iskanten ved Kvitsjømunningen. Då la veret seg, og isen roa sjøen.

Ved iskanten møttest "Malula" og "Arktos". Dei tilhørde same reiarlaget, og det var avtalt at dei skulle prøve å halde lag inn gjennom isen. "Arktos" hadde større maskinkraft og skulle gå føre. Der fekk Rasmus sin første rortørn i isen. "Malula" hadde på same måte som mange andre skuter to ratt montert på same aksling, eitt på den opne brua ute fram for styrehuset og eitt inne i styrehuset. Ved rortørnane i isen var det ein mann på kvart ratt. Skipperen stod i tønna og ropte ordane sine ned til rormannen som stod ute på den opne brua. Rormannen hadde eit vanskeleg arbeid. Det var knallhardt fysisk arbeid å handtere rattet, og i vind og snøføk var det ikkje alltid så lett å oppfatte ordane frå tønna. I tillegg skulle han også passe maskintelegrafan. Rormannen inne i styrehuset hadde som oppgåve å følgje opp handteringa av rattet. Og det kunne trengjast, for det var 22 tørn på det nesten mannshøge rattet for å få roret frå bord til bord. Når skuta skulle åle seg fram mellom isknultrane, måtte dei svinge der det var ein opning. Då var det fram og tilbake frå bord til bord med roret heile tida. For ein ungdom på knapt atten år, slik Rasmus var den gongen, var dette hardt arbeid. "Rortørnane kunne vere temmeleg hardkokte", slik Rasmus sjølv har uttrykt det.

Slik arbeidde skuta seg innover gjennom isen dag for dag. Men dei vart også innestengde i isen og liggjande faste. Då måtte dei stundom vente til isen opna seg av seg sjølv. Men dersom skipperen såg ope vatn så nær skuta at det syntest overkomeleg, brukte dei dynamitt for å sprengje opp ein opning i isen, slik at dei kunne bruke maskinen og bauge seg fram. Det var ved stadig bauging dei kom seg inn gjennom isen. Ei anna hjelperåd når tilhøva låg til rette for det var å dra ein wire langt framover isen, forankre wiren godt og så la skuta dra seg sjølv framover ved hjelp av dekksvinsjen. Dei beste kasteplassane for selen, med dei største førekomstane, var lenger inne i Kvitsjøen, i eit område der det også var farlege grunner. Det var viktig å kome seg inn til desse kasteplassane for å få tak i fangsten. "Malula" og "Arktos" hadde skilt lag. "Malula" var på vegen innover i lag med snart den eine, snart den andre av

dei andre skutene. Når skutene la seg til ro for natta, kunne somme skuter vere fastfrosne, og andre ikkje, når neste dag kom. På den måten kunne det bli heller tilfeldig kva for skuter som heldt lag og kva for skuter som gjekk åleine. "Malula" arbeidde seg dette året innover i isen mykje på eiga hand.

"Malula" var heldig denne gongen. Skuta var åleine då skipper Hans Nøtvik ein dag kom ned frå tønna og sa til mannskapet at dei måtte gjere seg klar til fangst neste morgon, for han hadde sett strimlar med fangst på isen lenger inne. Alt måtte gjerast klart om kvelden, for neste morgon skulle fangstinga begynne. Det vart ein hard tørn for fangstfolka. Dei måtte stå på det dei greidde - så lenge dei greidde. Arbeidsdagane strekte seg frå fem-sekstida om morgonen til godt over midnatt når det var god fangst. Også maskinfolka hjelte til med fangstinga så langt dei kunne når dei hadde frivakt. Berre stuerten var friteken frå å delta. Han hadde nok med å syte for mat til alle dei svoltne fangstfolka. Når fangstfolka gjekk ut på isen om morgonen, hadde dei med seg niste for dagen. Rasmus fortalde om ein gong han hadde gløymt nista si om bord. Då han oppdaga det, var det for langt å gå tilbake til skuta for å hente nista. For å kunne gå i tungt arbeid ein lang dag, såg han seg nøydd til å drikke friskt og varmt blod av ein kvitunge, på same måten som det blir gjort i primitive kulturar. Han fortalde at det metta godt. Middagsmåltidet fekk dei når dei kom om bord igjen etter dagens arbeid på isen. Rasmus hugsa særleg at sveivane av ungsel vart rekna som god mat.

Arbeidet gjekk noko i rykk og napp, etter som det var fangst å få. Skyttarane leidde arbeidet på isen. Vaksne dyr vart skotne av skyttarane. Ungane vart slegne med hakapik eller med jarnkrokane på dragartaua. Rasmus stilte seg i den samanheng heilt avvisande til skuldingane mot fangstfolk om dyrplaging. Fangstfolka var oftast folk frå bygdemiljø som var vande med å stelle godt med husdyra. Like eins var dei vande med å avlive dyra fort og effektivt når tida for slakting var inne. Rasmus rosa skipperen og skyttarane på "Malula" for at dei stilte strenge krav også med omsyn til effektiv avliving.

Sidan skuta var åleine i eit større kast, vart det teke fleire tusen dyr på etter måten kort tid. Dyra vart flådde på isen og skinna vart lagde opp i dungar som vart merkte med flagg på stenger. Det var om å gjere for skuta å kunne forsere seg innover om kvelden for å hente skinndungane så fort som mogleg. Med dei straumtilhøva som rådde i Kvitsjøen, var det fare for at isen kunne forandre seg slik at skinndungane fòr langt av garde. Derfor var det viktig å få vinsje skinndungane om bord i skuta med jollen så snart som råd var.

Det vart ein bolc med knallhardt arbeid for fangstfolka, og dei trong sine pausar inn i mellom. Somme fall for freistinga til å setje seg ned bak isknultrar ute av syne frå skuta, dette for å dryge pausane ut litt lenger enn dei syntest dei hadde lov til. Dette førte til skarp reaksjon frå skipper Hans Nøtvik. Ikkje for at dei tok seg pausar, men for at dei sette seg ned ute av syne frå skuta. Frå tønna leidde skipperen arbeidet og heldt oppsikt med kvar folka var til ei kvar tid. Han heldt heile tida tal på kor mange av fangstfolka som var her og der ute på isen. Når nokon ikkje var synlege, kunne dei ha gått gjennom isen, eller det kunne ha hendt noko anna alvorleg. Skipperen sa til fangstfolka at dei måtte gjerne ta seg fem minutts kvil, men dei måtte setje seg slik at han kunne sjå dei frå tønna. Som skipper hadde han ansvar for tryggleiken deira.

Når fangstfolka kom om bord i skuta om kveldane måtte dei gå i gang med å tømme tankane i lasterommet for kol og gjere dei reine, slik at skinna kunne plattast ned på tankane. Kolet vart teke opp frå tankane i lasterommet og fylt i kolbaksane i maskinrommet. Det kolet som ikkje fekk plass i baksane, måtte lagrast i dungar på dekk, helst i gangane på begge sider av keisinga. Plasseringa der var for at dekket elles skulle vere fritt til arbeid med fangsten. Då

var det også lett å møke kolet ned gjennom lukene til kolbaksane i maskinrommet etter kvart som kolet i baksane vart brukt opp. Arbeidet med kolet var det skitnaste og verste arbeidet av alt om bord i ei skute. Til å begynne med måtte dei stå på kne ved luka i dekk, bøye hovud og armar ned og fylle kol opp i ei pøs med ei lita skuffel. Når dei hadde arbeidd unna så mykje at det så vidt var plass til ein mann nede i tanken, vart minste og oftast yngste mann send ned i tanken for å fylle pøsane og sende dei opp til dei som var på dekk og bar pøsane akterover. Å ta dette arbeidet etter ein lang og hard dag på isen var slitsamt og nokså utriveleg. Å arbeide med kolet og få kolstøv på arbeidsklede som allereie var fuktige av blod og fett etter fangstinga - det finst knapt nokon meir effektiv måte til i bli skiten på. "Aldeles ein hundejobb", har Rasmus sagt. Det var vanleg at yngstemann på skutene måtte ta det skitarbeidet. Utstyret for personleg reinhald om bord innskrenka seg oftast til to-tre vaskefat som heile skipsmannskapet skulle nytte seg av.

Fangstinga gjekk føre seg i det som vart rekna som det beste fangstområdet. Der finst det også ein del grunner. Derfor er området også det vanskelegaste og farlegaste. Der er det så grunt at skutene kunne rett og slett gå seg på grunn. At denne delen av Kvitsjøen er både smal og grunn, gjer at det blir sterk straum på grunn av tidevatnet. Somme meiner at straumane der kan gå med ei fart på rundt fem-seks-sju mil på det meste. Det gjorde i sin tur at i dette området var skutene særleg utsette for isskruing. "Malula" var i dette området og hadde teke godt over halv last då ho vart stengd inne i is som dreiv innover og utover med straumen i takt med tidevatnet: seks timar innover og seks timar utover. På ein stad hadde det bygt seg opp ein veldig skrugard, mest som ei stor røys av isblokker. Straumen førde skuta forbi denne skrugarden fleire gonger. Skipper Nøtvik ville heise flagget som naudsignal til andre skuter. Men blokka for flagglina var i ustand på eitt eller anna vis, slik at dei fekk flagget berre opp til vel halv mast. Skipperen merka seg at det knapt gjorde noko til eller frå, for dei skutene som låg nærast og som evt kunne ha vore til hjelp, hadde sjølve flagga oppe som naudsignal. Den skuta som låg nærast "Malula" var "Islys" av Brandal med Peder Hjelle frå Dalsfjord som skipper. "Islys" forliste i dette området 28.mars dette året, i 1930. Fleire andre skuter forliste i same området omlag på same tid. Mannskapet frå "Islys" vart fordelt på "Fangstmand", "Sælbarden", "Hisø" og "Birkild".

Dagen etter at "Malula" prøvde å heise naudflagg var straumen i ferd med å føre skuta rett mot skrugarden. Dersom skuta verkeleg hadde treft skrugarden, ville ho truleg ha vorte knust til pinneved. Skipper Hans Nøtvik i tønna og førsteskyttar Knut Flo på baugen følgde situasjonen nøye. Til slutt såg det så prekært ut at skipperen gav ordre om å forlate skuta og gå på isen. Det er eit ope spørsmål kor mykje berging det kunne ha vorte av det om mannskapet hadde hoppa ut i ismasser som var i rørsle mest som om det var eit ras. Skipperen sjølv gav seg ikkje tid til å klatre ned heile leideren. Han huka seg rundt staget frå baugen til masta og let seg skli på brannmanns vis frå masta og fram og ned til baugen. Skuta hadde begge fangstbåtane hengande utsvinga i davitane. Dersom skuta hadde treft skrugarden, ville i alle fall den eine, helst begge fangstbåtane også ha gått med. I så fall ville mannskapet ikkje ha hatt mykje å hjelpe seg med. Heldigvis hadde det samla seg så mykje is på sida av skuta at det tok i mot for støyten mot skrugarden, slik at skuta glei akkurat forbi. På baksida av skrugarden var det ope vatn. I det skuta vart klemd forbi skrugarden, fekk ho slik rotasjon og slik fart at ute i det opne vatnet snudde ho seg med baugen rundt heile horisonten. Då skuta var inneklemd på det kraftigaste, var ho så samantrykt at vanta hang og slong fordi dei var avslakka. Etter dette venta mannskapet at skuta skulle leke kraftig. Rettnok lak ho noko meir enn ho hadde gjort før. Men ho gav seg utover igjen, slik at lekkasjen heile tida var under kontroll. Roret hadde vorte noko benda, men ikkje meir enn at styringa fungerte.

Etter at "Malula" hadde vorte utsett for den harde skruinga, vågde dei seg berre litt lenger innover i Kvitsjøen. Slik straumtilhøva var, kunne dei igjen risikere å bli innestengde isen og førde langt av garde med straumen. Dersom dei då var for nær grenselinja som gjaldt for konsesjon til dei norske skutene, kunne dei bli førde av straumen inn om grenselinja og risikere å bli stansa og haldne tilbake av sovjetiske vaktskip. Sovjet-russarane hadde fleire store isbrytarar som fungerte som kombinerte fangstskuter og vaktskip. Frå tid til annan gjekk skuter for nær grensa. Dei kom inn om grensa og vart tekne. Både "Kap Flora" (skipper Peder Andresen Korsfur) og "Remø" (skipper Isak Remø) opplevde i tidlegare år å bli stansa og førde inn til Arkhangelsk. Mannskapa vart sende heim til Noreg, medan skutene vart haldne tilbake og vart liggjande der i månadsvis til lasten vart øydelagd.

Etter kvart snudde "Malula" og tok til å arbeide seg utover igjen gjennom Kvitsjøisen. Også bunkerssituasjonen tilsa at dei ikkje burde dryge lenger. Det viste seg at det var så vidt det heldt med kol til å kome seg inn til Tromsø. Dei hadde ei fin oversegling frå iskanten i Kvitsjømunningen til Mehamn i Finnmark. Der var skipper Nøtvik i land og sette seg i samband med reiarlaget i Haugesund for å melde om fangstresultat og for å ta mot ordre om levering og liknande disposisjonar. I Mehamn fylte dei også ferskvatn før dei gjekk vidare til Tromsø. Der stoppa dei ein dag, slik at skuta fekk bunkre og mannskapet fekk utføre ein del ærend, som t.d. å sende telegram heim. o.l. Deretter gjekk "Malula" via Ålesund til Vedde på Sula for å levere fangsten. Der var det mottak for ishavsprødukt. Mannskapet var heime på Sunnmøre ein av dei siste dagane i mai.

Danmarkstretet

Då fangsten frå Kvitsjøturen var levert, gjekk dei i gang med først å gjere skuta rein, og deretter å gjere klart for ny ishavstur, denne gongen til Stretet etter sel og håkjerring.

I hovudsak var mannskapet på "Malula" for Streteturen det same som for Kvitsjøturen. Medan dei dreiv og gjorde klart til Streteturen tok skipper Hans Nøtvik med seg skuta heim til Nautvika ei helg, slik at mannskapsmedlemane frå Volda og Dalsfjord fekk seg ein snartur heim før dei gav seg i kast med ishavet igjen. Det vart eit besøk på omlag eit par døgn. Ein kan vel rekne med at mannskapsmedlemane frå Ålesund og Vigra også rakk å gjere eit besøk heim til sine.

På vegen til Stretet gjekk "Malula" nord om Island, og dei hadde ei fin oversegling. I Stretet fangsta dei først klappmyss. Sidan det ikkje var snakk om å ta ungar, var det ikkje aktuelt å bruke hakapik.



Andreas Furnes, Vigra, på Malula 1930



Malula i Kvitsjøen 1930. Frå v. Knut Flo, Ragnvald Nautvik, Olav Storeide, Andreas Furnes, Karl Aklestad og Jakob Aasebø.

Der var det heller ikkje snakk om å sende fangstfolka ut på isen. Fangsten gjekk føre seg ved at skuta seig sakte fram mellom isflaka. Dyra vart skotne frå baugen av skuta. Både skipperen og førsteskyttaren stod på baugen og skaut. Skipperen gav sine signal om kurs og fart frå baugen til rormannen på brua. Rasmus fortalde at både skipper Nøtvik og førsteskyttar Flo var "svinaktig flinke til å skyte". Det var også ei viss kapping mellom dei om å skyte best. Dei skotne dyra vart henta frå isflaka, enten med fangstbåtane eller dei vart vinsja direkte frå isflaka og om bord i skuta med mantelkroken. Resultatet av klappmyssfangsten vart berre sånn måteleg godt for "Malula" dette året.

Når pelsen på klappmyssen ikkje var hårfast lenger, vart han verdiløs. Derfor gjekk dei over til fiske med line etter håkjerring langs fjordane på den sørlege delen av Aust-Grønland. Håkjerringa er ein haiart og er ein av dei grådigaste skapningar som finst. Linekjengslene må vere av wire eller kjetting for at håkjerringa ikkje skal bite dei tvert av. Det var berre levra av håkjerringa som var aktuell i fangstsamanheng. Håkjerringa vart heist opp på rekka av skuta og spretta opp i sida, slik at levra kunne takast ut. Så vart skroten sleppt i sjøen igjen, slik at han kunne bli mat for andre. Det fungerte greit, ettersom håkjerringa et sine egne artsfrendar på kannibalvis.

Der var mange skuter i området, både ishavsskuter og andre fartøy, som fiska håkjerring. "Malula" heldt seg mest saman med "Flemsøy", skipper Johannes H. Brandal. Desse to skutene med same skipperane hadde operert i lag under tilsvarande fiske og fangst i same farvatnet også året før. I 1930 vart det omlag like mykje fangst på begge skutene. Men "Flemsøy" gjekk heimover før "Malula", som truleg var ei av dei siste skutene som gav seg på heimveg det året. Då leid det til slutten av september. Det er ei årstid då det kan vere mykje surt ver i Stretet. Ofte var det mangelen på bunkerskol som avgjorde kva tid turen måtte avsluttast. Også på denne turen vart det knapt med bunkers for "Malula". Dei var innstilte på at dei måtte bruke segla ein del. Men dei prøvde også å dryge kolet ved å spe på med håkjerringolje i fyringa under kjelen. Det var ikkje så effektivt som å fyre berre med kol. "På den måten rusla me oss heimover. Det gjekk mykje lenger tid, men me kom oss no heim igjen", som Rasmus sa det. Dei hadde rimeleg bra ver på overseglinga til Noreg, og dei møtte norskekysten omlag på høgde med Kristiansund. Fangsten vart også etter denne turen levert på Vedde. Både i Kvitsjøen og i Stretet tok "Malula" brukbare fangstar dette året. Men tidene var slik at det var ikkje mogleg å få brukbare prisar for fangsten. Det gjaldt alle skuter på alle fangstfelt på den tida.

Rasmus fortalde litt om forsyningane om bord i skutene. Om bord i "Malula" var det ikkje nokon restriksjonar på provianten. Bunkerskolet måtte dei alltid vere forsiktige med når dei hadde høve til å vere litt forsiktige. Likevel vart det oftast knapt mot slutten av turane. Om forsyninga av ferskvatn om bord på "Malula" på ishavsturane fortalde Rasmus at i Kvitsjøen fylte dei vatn frå ferskvassdammar som vart danna på isflaka. På ishavsturane var dette ein vanleg måte å ordne forsyninga av ferskvatn på. Slik gjorde dei det også i Stretet. Der hadde dei også høve til å gå inn til Grønlandskysten og fylle vatn. Men dei fylte helst frå isflaka så sant dei kunne. Då slapp dei å bruke av kolet til å gå omvegar etter vatn. Alt i alt fekk dei ikkje høve til å vere kravstore, heller ikkje med omsyn til drikkevatt.

Etter at fangsten var levert, vart skuta gjort rein. Det meste av mannskapet mønstra av i Ålesund. Deretter gjekk skuta til Haugesund. Det var berre skipper, førsteskyttar/styrmann, maskinfolk og eit par dekkfolk som trongst til å gå med skuta frå Ålesund til Haugesund. Etter to ishavsturar trong nok skuta eit verkstadopphald og ei skikkeleg oppussing. Om skuta seinare vart sett inn i anna drift eller lagd i opplag er ikkje kjent. Sidan fortienesta på ishavsfangsten var så dårleg, er det eit spørsmål om ikkje Nordbø-reiarlaget hadde begynt å

tenkje i retning av sal av skutene allereie på den tid. Reiarlaget selde både "Arktos" og "Malula" i 1932. ("Arktos" vart kjøpt av Elling Aarseth i Ålesund og hadde same namnet vidare. Schjelderup-reiarlaget i Skånland ved Bodø kjøpte "Malula" og gav henne namnet "Selis").

Rasmus fortalde at han i 1933 var på storsildsnurping med ishavsskuta "Istind" med Hans Rekdal som skipper. Han kjende ikkje til om "Malula" brukte å delta i storsildfisket. I 1930 var skuta oppteka med ishavsfangst frå midt i februar til først i oktober. Skulle ho i tillegg få det mest nødvendige vedlikehald, så var det i løpet av eit år ikkje plass til nokon langvarige engasjement elles.

Avslutningsvis reflekterte Rasmus B. Nautvik litt over kor mykje tidene hadde forandra seg frå 1930 til 1995. I 1930 var det mest som dei var framfødde når dei hadde fått seg rom om bord i ein fiskebåt eller ei ishavsskute. Og det gjaldt skuter der det var så fullt i ruffen at der ikkje var køyplassar til alle. På overseglingane måtte somme av halvlotingane sitje framme og sove. I ruffen var det pumpelukt, sveitte, våte klede og røyk, og lufta kunne vere så tett som ein vegg. Heilt fritt for rotter var det heller ikkje. Det var framtida for generasjonen som var ung den gongen. Vidaregåande skulegang var ikkje til å tenkje på for dei fleste. Det var berre for dei som hadde velståande foreldre eller tilgang til nokon som kunne og ville kausjonere for lån. I 1990-åra står vegane fram til høg utdanning opne for dei som vil. For dei som vel sjøen i dag er det ein- og tomannslugarar og tilgang til dusj om bord i båtane, avslutta Rasmus B. Nautvik.

Kjelder og litteratur.

Lydbandintervju med Rasmus B. Nautvik 25.02.1995.

Samtalar med: Paula Alsaker, Sverre Bjørdal, Svein Blindheim, Arnljot Brandal, Alester Hansen, Lasse Kornberg, Henrik Landmark, Anny H. Reite, Anders K. Strand.

Opplysningar frå:

Ishavsmuseet "Aarvak" i Brandal.

Skaalurensamlinga - Skipsbyggjarmuseet i Rosendal.

Litteratur:

Gunnar Isachsen og Fridtjof Isachsen: Norske fangstmenns og fiskeres ferder til Grønland 1922-1931.

Yngve Kristoffersen: Ishavet som arbeidsplass. To fangstmenn forteller.

Thoralf Lund: Kalde krigsår. Den norske innsats på og for Svalbard 1940-1945.

Trygve Nordanger: Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939. Åtte små skuter fra Norge.

Anders K. Orvin: Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelsers ekspedisjoner til Øst-Grønland og Svalbard i året 1936.

Register over Norges handelsflåte 1920.

E.A. Steen: Norges Sjøkrig 1940-1945. Bind VII. Marinens operasjoner i arktiske farvann og i Island, på Grønland, Jan Mayen og Svalbard.



Kombinert selfangst og håkjerringtur i Stretet 1939.

Av Hans M. Hjelle

Det er no 66 år sidan eg var på min einaste tur på Ishavet.

Far min og onklar både på farssida og morssida var Ishavsfolk og skipperar, så eg var vel arveleg belasta.

Likevel vart det berre denne turen på meg, og er ikkje så sikker på om det eg har å fortelje er så interessant.

Det som gjer at eg vågar meg til å nemne turen er at det var siste streteturen før andre verdskrigen, og at både skute og dei fleste av mannskapet reiste til New Foundland på neste tur. Ingen av dei eg var saman med kom heim før etter krigen.

Det andre er at eg trur eg var den einaste som hadde fotoapparat på den turen, og har difor nokre foto som kanskje kan ha interesse, særleg bileta frå "hamna" i Storfjorden der husa no er borte.

Turen hadde nesten gått i gløymeboka for meg, men så kom eg til Ishavsmuseet, og då dukka ting opp i minnet. Skal difor fortelje litt slik eg hugsar det.

Eg hadde fått plass som fangstmann ombord i gamle "Polaris", den som var bygd i 1914.

Far min, Mathias Hjelle hadde vore skipper på denne skuta omlag 20 år tidlegare, så for meg var det litt artig.

Me henta skuta på Hatløy i Ulstein, der det var lagt nytt dekk frå stormastra og fram i baugen. Det var ny innreiing i lugaren, med nye køyar og benkar med skuffer. Kvar mann fekk to skuffer til sine private saker.

Me gjekk til Brandal og tok ombord spekk tankar og dampekar, og så til Ålesund for å proviantere. På ein av tankane vart fylt kol, dette skulle brukast til donkykjelen som skaffa stim til dampekara. Gjekk så til Bjørnøya og fylte olje. Var det 70 tonn ?

Då var alt klar til å stikke til sjøs.

Så snart me kom i dei første dønningane fossa vatnet inn i lugaren, det var eit kvart som lak.

Dei nye skuffene trutna slik at det gjekk lenge før me fekk dei opp att. Men me greidde oss på eit vis utan dei tinga me hadde i skuffene. Seinare på turen hadde me ikkje noko plage med dette.

På grunn av verkstadopphaldet på Hatløy var me seint ute, så selfangsten vart heller mislukka, men eg trur me hadde noko over 700 dyr. Dette trur eg rederi og skipper hadde rekna ut på førehand, og det vart straks sett igang med Håkjerringfiske.

Første veka vart det drive heile døgnet med to sett liner, og eg hugsar ennå kor trøytte me var. Sidan vart det berre dagdrift og eg minnest det som interessant med skiftande jobbar som egning, setting, vinsjetørn og spretting.

Omlag midt i turen fekk me maskinskade og gjekk då inn i Storfjorden, eller som eskimoane kallar det: Kangerlussuaq. Eg har heile tida tenkt på staden som "Hamna", og ei så fin hamn, så nær ishavet utanfor kysten var heilt utruleg. Eg veit ikkje kor lenge me låg der, men eg trur det måtte vere to tre dagar.

For oss fangstfolka var det ein interessant ferie. Det viste seg at ein engelsk ekspedisjon hadde vore der nokre år tidlegare, og hytta deira som var kledd over alt med "Icopal" liknande. takpapp var heilt inntakt. Kva tid der hadde vore folk var sjølsagt vanskeleg å vite, men der var vekeblad frå år 1933.

Det kunne sjå ut som nokon hadde tenkt å kome attende, for der var rikeleg med proviant, av alle slag, 2 gevær, symaskin for seglduk, reiskap og alt som dei måtte trenge for overvintring. Og eit stykke frå, bak ein haug var ei mindre hytte, som me meinte var bustad for tenarar. Dette såg ut til å ha vore ei eskimofamilie med born..

Der låg treleiker som var spikka til som dyr, og nokre dyretenner, truleg bjørnetenner.

Eg høyrer at der ikkje er att hus på denne staden (2004). Så kanskje mine foto kan vere litt historiske.

Skal nedanfor vise nokre nærbilete av hovedhytta.

Ved inngangsdøra



F.v Hans M. Hjelle og Alfred Vik.



Sør og austsida av hytta.

Ved austveggen på hytta:



Fv. Ragnar Hatløy, Ukjend , Oskar Garnes, Alfred Vik, Laurits Brandal , Karl Vaagen, Peder Breivik

Medan me låg der kom det 2 skuter til: Det var "Brandal" skipper Sivert Engeset og "Veslemari" skipper Oskar Garnes.



"Polaris" og "Brandal" på "Hamna"



"Polaris" på Hamna



Skipper Peter P. Brandal i rorhuset

Den 1. september kom meldinga over radio om at tyske tropper hadde gått inn i Polen. Dette gjorde at England og Frankrike gjekk til krig mot Tyskland. Krigen til sjøs var difor eit faktum, med tyske ubåtar på alle hav. Då me på heimtur kom til Island gjekk me difor inn i ein fjord for å male flagg på skutesida.



Båt og Mannskap: Fv. Alfred Vik, Karl Egset, Peter Mur, Karl Vaagen, Hans Hjelle og Oskar Johansen.





Spretting av middelstor "Kjerring"

I Brandal fekk me vite at me hadde den største last av håkjerringtran som var landa til då. Me hadde over 1200 fat, og p.g.a. krigen steig prisane heile tida. Kvar me kom fekk me høyre om den store luten me fekk. Eg trur den var på vel 1200 kr. og det var vel 2 - 3 gonger større en det som hadde vore vanleg den tida.

Medan gjennomsnittfangsten for dei andre skutene dette året var noko over kr. 47.000, hadde "Polaris" kr. 107.000 (Kjelde: I Polarisens makt, Ishavsmuseet 1998)

Eg vart landkrabbe, men eg har tenkt attende på denne turen som noko positivt.

Kameratskapet og at ein var med på ein felles innsats, som i vårt tilfelle også viste seg å gje resultat. Det var ingen luksus, i lugaren framme der det var køyar i 2 etasjar, med under og overkøy, der 8 mann skulle sove og ha sitt personlege stell. Bordet der me skulde ete alle våre måltid stod bak lederen.

Det personlege reinhaldet hugsar eg ikkje det var snakk om i det heile. Alle rekna med at det var slik det skulle vere. Me hadde *eit* vaskefat hengande under galgedekk som alle kunne bruke. Men standarden var slik då, og ingen klaga på noko.

Det er klart at det er ei himmelvid forskjell på dagens standard. Men alt til si tid..

Her er mannskapslista slik eg hugsar den.

Peter P. Brandal	Skipper
Sofus Jørgensen	1. Bestmann
Einar Liavåg	2. Bestmann
Ingvald Brandal	Stuert
Ragnar Hatlø	1. Maskinist
Paul Lunde	2. Maskinist
Perry Brandal	Assistent - smørjar Busett Bergen

Severin S. Brandal	Fangstmann-fiskar	Busett Brandal
Laurits M. Brandal	" "	Busett Canada
Peter Mur	" "	Død bombeangrep London 11.07.1940.
Karl Egset	" "	Busett Canada
Peder Breivik	" "	Busett Ulsteivik
Oskar Johansen	" "	Busett New Foundland, død 1962
Hans M. Hjelle	" "	Busett i Dalsbygd, Volda
Karl Ragnar Vågen	" "	Busett Halifax, Canada
Alfred Johan Vik	" "	Død krigsforlis 22.02.1941.

(Foto Hans M. Hjelle).

Positiv utvikling for Ishavsmuseet.

Eit år går mot slutten og museet kan oppsummere med ei fin auke i besøkstala, og aktivitetar generelt. Det står enno igjen litt før vi når opp til besøkstala for dei to første åra, men dette året har vore det best besøkte på mange år. Det har også vore ei fin auke i besøkande som legg arrangementa sine til museet så som firmaturar, selskap, blåturar og konferansar. Dette er vi svært glade for då vi er avhengig av desse arrangementa for å halde drifta i gang.

Vinterhalvåret er ei stillare periode på museet, og vi får høve til å fokusere meir på dei viktige oppgåvene som registrering av gjenstandar, foto og etterkvart eit stort arkivmateriale. Stor takk til alle som leverer oss gjenstandar, foto og skrifter. Om ikkje alt ser like spanande ut for givarane så kan ein bit her og ein bit der bli ei spanande historie til slutt her på huset. Som for eksempel denne:

I eit telegram frå ei Brandalsskute heim til reiaren står det å lese; *Maskinen fusker, maskinisten har tannverk, stuerten har kusma, lyskasteren i uorden, andreskytter har også tannverk. Lens skip, alt vel.*

Alt vel. Og då er store delar av mannskapet sjuke? Telegrammet gir oss straks meir meining når dette dukkar opp i arkivet:

Telefonkode mellom Brandalsskuter: *Maskinen fusker* = har hatt bra fangst. *Maskinisten har tannverk* = Selen går vestover. *Stuerten har kusma* = Jeg går vestover. *Lyskasteren i uorden* = Jeg vil forsøke etter gris. *Andreskytter har tannverk* = Jeg ligger inne i bukta. Då var kanskje alt vel likevel då.

I 2005 har både Ishavskjerringa og Polaristønna koma på plass ved museet. Stor takk til alle dei som har jobba med desse prosjekta. Ei stor takk også til Jens Peder Brandal som med sitt store tolmod registrerer gjenstandar på dugnad. Og ei stor takk til alle som har vore med også dette året med dugnadshjelp.

2006 står snart for døra, og vi er i full gang med førebuingane til ny sesong. I 2006 er det 25 år sidan Ishavsmuseet Aarvak vart stifta og "Aarvak" kom heim til Brandal. Dette vil bli markert med ei utstilling som opnar 1. mai, "Ishavsmuseet gjennom 25 år".

Isflaket er no ferdig med sin 7. årgang og har blitt ein viktig formidlar av polarhistoria, noko som er av dei viktigaste oppgåvene til Ishavsmuseet. Takk til alle som skriv i bladet, det er plass til fleire. Med ønske om ei historisk God Jul!!

Webjørn

Skuter som forliste – 1

Av Sigbjørn K. Rosbach Røren

I samband med Havtor Hovset si ypperlige skildring (Isflaket nr.2/05 av forliset til S/S Vesterhavet på veg til Vesterisen den 20. mars 1939 kan det vere interessant å lese skipperens eigen innberetning om forliset.

Innberetninga er underskriven av Nils L. Brandal, fører av Vesterhavet og følgjer i si heilheit.

Skuta hadde ei kaskotakst (forsikringstakst) på kr. 60 000,-. Av dette hadde rederiet ¼ eller kr. 15 000,- i risiko som dei måtte bere sjølve. Vidare var utstyr og mannskapstøy forsikra for kr. 20 000,-. Frå forsikringsutbetalinga blei det gjort frådrag med kr. 150,- for ein berga fangstbåt.

For øvrig utan samanlikning med dagens verdier på båt og utstyr.

Med helsing Sigbjørn K. Rosbach Røren
Ålesund.

INNBERTNING

Selfanger «Vesterhavet»

Den 16. mars kl. 6 gik vi ut fra Harøysund på vei til Vesterisen for selfangst. Vi var sammen med «Fangstmand», «Flemsøy» og «Rundø» med flere. Vi sydost bris ved avgangen, senere sydvest bris til fredag 17. mars kl. 24 da vinden dreiet til vest kuling med snebyger. Lørdag 18. mars er det sterk vestkuling og snebyger, men vi holdt det gående med 3 rev i storseilet og revet stafokk og full fart i maskinen.

Den 18/3 kl 12 la vi bakk med samme seil og sakte fart i maskinen, da vinden hadde dreiet til nordvest kuling med stormbyger og svært opprørt hav. Vi lå for babord halse til vinden og sakte fart i maskinen til kl 22.30 samme dag da jeg slo stopp. Stormen var da på det hårdeste og det viste seg at skibet lå kloss til vinden og tok sjøen lettere. Det 19kkj alt godt til den 19/3 kl 1, da vi fik et veldig brott over oss som la skibet helt på seilene. Jeg var da i øieblikket på vei til kahytten for å drikke kaffe og hadde 2.skytteren Johannes J. Brandal som vakthavende. I det øieblikk jeg stod i døren til kahyttsnedgangen kom brekningen inn over skibet. Jeg bjerget mig i siste øieblikk inn og klemte døren igjen og holdt den. Faste havet stod lenge over døren, og det 19kkj en stund før jeg fik døren op og kom mig på broen. Jeg fik da se at på babord side var rekkestøtter og skanseklædning nedbrekt fra stevnet til forreste david. Rundhuset var slått i stykker og forriggen var som følge av skaden forskjøvet. Jeg var bange for at riggen vilde gå over bord og situasjonen var kritisk.

Jeg gav så ordre til Johannes Brandal om å tørne til 1.skytter Emil Brandal for å bese skaden, men i det forrykende vær var det umulig å foreta sig nogenting. Da jeg henvendte mig til maskinassistenten for å høre om skibet hadde stor lækasje, fik jeg oplyst at han holdt den lens med maskinpumpe, donkypumpe og dertil jektoren av og til.

Som stillingen var, fandt jeg det øieblikkelig nødvendig å søke assistanse. Kl 1.30 fik jeg radioforbindelse med «Signalhorn» og satte den inn i situasjonen og bad dem holde stasjonen

åpen for oss. Kl 7 den 19/3 fik vi «Rundehorn» av Ålesund i sikte og fik radioforbindelse med den så den kom på kloss hold.

Jeg hadde nu fått bedre oversikt over havariet. På babord side var rekkestøtter med skanseklædning innbrekt fra stevnet til forreste david, på samme side vistes 20kkj i dollbordet. På styrbord side var dekket delvis oppslått. Båtdekket på samme side var slitt løst fra 20kkje20a og hang igjen efter forreste vinkeljern. Rekkelinningen oppslått og løst fra støttene. Jeg var nu klar over at skibet vilde gå tapt, og da mannskapet stilte krav om at forlate fartøiet, satte jeg «Rundø» inn i situasjonen og bad dem hold seg klar hvis det skulde bli et løye. Samtidig hadde jeg forbindelse med «Fangstmand» og «Flemsøy». «Flemsøy» peilte mot oss samtidig som den peilte «Fangstmand» mot oss. «Flemsøy» kom frem til oss kl 17 og «Fangstmand» kl 21 samme dag. Jeg var først tenkt å gjøre et forsøk på å komme klar av skibet da «Flemsøy» kom frem, men da værutsiktene hadde bedret seg, bestemte jeg mig i samråd med mitt mannskap og de assisterende fartøiers førere å holde det gående til det lysnet av dag. Det var fremdeles høi sjø med brekninger og det var tvilsomt om det kunde ha gått uten folketap som været da var. Vi holdt det gående til kl 6 den 20/3, da alle mand hadde tatt livbelter på og var klar til båt-låring. Sjøen hadde lagt sig betydelig i løpet av natten samtidig som vinden hadde løyet av. Det la sig nu to fartøier på læ side av oss og en på luvart. De hadde sine båter klar til låring hvis uheld skulde inntreffe. Vi tappet olje ut for å dempe sjøen, det samme gjorde «Rundø» som lå til luvart, og vi kom med våre båter klar skibet uten uheld. Kl 8.30 forlot jeg som siste mann skibet. Der var 20kkje anledning til å redde noget av utstyr eller proviant. Det blev overført 6 mann til «Rundø», 6 mann til «Fangstmand» og 4 til «Flemsøy». Skibets posisjon da jeg la bakk var 68 grader 25 minutter nordlig bredde og 2 grader 30 minutter østlig lengde. Kort efter at vi hadde forladt skibet, så jeg kvit røk stige opp fra maskinrummet og jeg antgar skibet sank nokså snart.

p.t. Brandal den 8. april 1939

(fører av «Vesterhavet»)
Nils L. Brandal (sign.)

Stor dekkslast

Nokre Brandalsskuter var innom Tromsø på veg til Kvitesjøen. Det var vanleg og gå inn der å få "leide brev", løyve til fangst i Kvitesjøen. Mannskapet var sjølvsagt i land og testa ølet i byen medan dei venta på dette. Ein av skipperane var av det storvokste og litt trege slaget, og hadde heller lite drag på damene. Utpå kvelden ville karane gjere noko med dette. Dei kom over ei stillferdig dame bakerst i lokalet som var villig til å hjelpe til, og fekk losa gubben inn på "bakromet", der dama venta. Still som ho var så meinte vel skipperen at han måtte no seie noko for å få praten i gang. Etter ei stund hørde dei skipperen si stemme gjennom døra; "Du he' vel aldri hatt så stor å mjuk last på dekk før du?". "Nei, svara dama, men æ sku bærre ønske æ hadde nåkka meir nedi rommet"!



M/S "Sjannøy"

Av Havtor Hofset

Etter siste krig kom det fleire nye ishavsskuter til Sunnmøre. Linstøls Skips & Båtbyggeri A/S i Risør leverte skuter på rekkje og rad desse første åra etter 1945. Først kom «Isflora», b.nr. 233, i 1948. Så kom «Sjannøy», b.nr. 236, i 1949. Og så kom «Polarsel», b.nr. 237, i 1950.

«Sjannøy» var 105 fot lang og 24 fot brei. Motoren var ein Crossley på 510 b.hk som gav ei fart på om lag 10 knop. Og var første skute med styremaskin. Som elles var av engelsk fabrikat. Prisen på skuta var kr. 800 000,-. Medrekna diverse ekstra kostnader pluss fiskereiskap og utstyr kom prisen på nærare 1 mill. kr. Det var mykje pengar den gongen og eit stort løft for dei som kontraherte skuta. Det var ei staseleg skute som kom til Ulstein kommune. Ho hadde fiskerinummer M-41-U. Namnet «Sjannøy» skriv seg frå Grønland og Shannon Island; det engelske namnet på øya. Det var Oskar Garnes ned fleire på Garnes og i Haddal som kontraherte skute. Det var dristige og dyktige karar som såg lyst på framtida etter krigen.

Oskar Garnes hadde tidlegare vore skipper på ishavet i mange år då dei fekk bygd skuta. Han var skipper ombord i «Sjannøy» dei første par åra, til han gjekk i land i 1951. Dei rakk ikkje Vesterisen i 1949, pga. Diverse barnesjukdomar på skuta. Etter at dei fleste feila var retta på kom dei seg endeleg til New Foundland på gamalselen. Men etter berre nokre få fangstdagar var dei uheldige og kom borti ei isflore med propellen og ein propellerving vart avslegen og i tillegg var akslingen skeiv. Dette medførte ei forferdeleg risting skuta sjølv på sakte fart. Det vart halde skipsråd ombord om kva dei skulle gjere. Dyrt var det å gå på verkstad der borte og likeins var det assistanse eller slep heim. Dei vart einige om å sigle heim. Dei kunne gå med sakte fart trass i ristinga, men det var segla som for det meste vart brukte. Og «Vesle-Kari» baua råk slik at dei kom seg ut av isen.

Lasta var på ca 4000 skinn, så skuta var godt og vel halvlasta. Det var litt av ei bragd å sigle heim. Og etter 21 døgn seig dei inn på hamna i Fosnavåg.

Året etter, i 1951, var dei også på New Foundland. Kjell Garnes, son til Oskar, var med som førstereisgut på denne turen. Han fortel at dette var eit dårleg fangstår på New Foundland, så dei bestemte seg for å gå i Stretet ved Grønland. Ei anna skute tok med seg utstyret deira frå Norge, slik at dei kunne fiske håkjerring og drive selfangst der for å prøve å rette opp sesongen økonomisk. Det var heller skralt med fangst i Stretet også dei første dagane. Men ein dag fann lugarkameratane til Kjell ein nickers som høyrde han til. Ein nickers på ishavet var ikkje bra for fangstlukka. Nickersen vart omgåande dyppa i olje og sett fyr på og boren rundt skuta på ei jarnstong. Med dette skulle all trolldom vere vekkbrend. Dette såg ut til å hjelpe på, for dagen etter kom dei i storfangst. Og dei kom heim med full fangst. Spekkprisane var på topp på grunn av at krigen i Korea var broten ut. Det vart ein lang og strevsam tur, men økonomisk vart det ein svært god tur.

Då Oskar Garnes gjekk i land i 1951 tok Jon Hamar frå Ørsta over som skipper. I 1952 gjorde dei ei bragd då dei redda mannskapet på «Vestis» som forliste inne i isen den 23. mars. Mannskapet på 16 mann måtte gå 3-4 timar over isen før dei kom fram til «Sjannøy» som låg og venta på dei. Berre nokre minutt etter at mannskapet frå «Vestis» var komne ombord, klappa isen igjen bukta som «Sjannøy» hadde lege inne i og venta.

«Vestis» var nybygd i 1948 og var ei vakker og velhalden skute frå Tjørvåg. Grunnen til forliset var visstnok at rorkjettingen slitna sog dei vart liggjande hjelpelause utan styring.

Første åra leigde «Sjannøy»-rederiet sjøbud på Saunes, i buda til Halvdan Saunes. Buda er no vekk. Ho brann ned i 1987. Seinare leigde dei Klubbebuda i Dimna. I 1956 kjøpte dei Hovlibuda på Hareid og sette den oppatt på Garnes. Det er ikkje sikkert at alle er klar over kvifor Dragsundbrua er bygd så høg som ho er. Forklaringa er at «Sjannøy» skulle sigle under brua. Spekk tankane var mellom anna lagra på Borga i Haddal, i dag Ulstein Betongindustri.

Utan ishavsfangst var «Sjannøy» på ekspedisjonsturar til Aust-Grønland sommarane 1950, 1951 og 1952. Elles var dei på torskefiske ved Vest-Grønland sommarane 1953 og 1954. Alf Stokkereit frå Ellingsøy var skipper på desse turane. Storsildfiske var dei også med på, før dei gjekk i isen. Magnus Berge frå Eggesbønes var notbas ombord før han kosta eigen båt, «Selstein». Dei gjorde det bra på silda, hadde ca 20 000 hl for sesongen dei beste åra. Skuta lasta ca 2 500 hl sild. Innimellom hadde dei nokre vanskelege år økonomisk.

Dei fekk montert kraftblokk i 1965. Då Jon Hamar gjekk i land i 1964, tok son til Oskar Garnes, Ole, over som skipper 26 år gamal. Første turen hans med skuta var til Grønland på torskefiske i 1954. Ole gjorde mange gode turar. I 1971 var det rekordtur til Vesterisen. Etter 13 dagar kom dei heim med full last.

I 1975 vart skuta seld til Paul Stark i Tromsø og skifte då namn til «Polarfangst». I 1980 sprang skuta lekk i Vesterisen og forliste 16. april. «Polarstjerna» redda mannskapet. Dermed var ei trettieinårig historie slutt.

I 1975 fekk rederiet ei ny «Sjannøy». Det var ein kraftblokkar, nybygd i Sandnessjøen. Men det er ein annan båt og ei anna historie.

Rikse

Ola Jarle Bigseth

Den tida ishavsskutene hadde små dampmaskiner var det mange artige hendingar som kan vere verdt å minnst. "Aarvak" var på feitsildfiske i Nord-Norge. Ein gong dei var på eit havstykke, vart dei var ein sjark med kurs rett på dei, og ein mann som stod i baugen og vinka.

Sjarkane hadde god maskin, det stod fossen om baugen. Nordlendingane hadde store motorar i sjarkane sine.

Sjarken kom opp på sida til "Aarvak", hivde eit tau om bord og fortøyde langs sida. Basen gjekk ned på dekk og spurte kva dei ville, og han fekk svar på ekte nordlands: - *Har dokker tobakk?* Basen svarte: - *Det må det bli ei råd med, men då må oss få kokefisk*. Ja det skulde dei få so mykje dei ville ha. Og dei hivde om bord fisk til basen ropte stopp. Langtroa vart henta, på enden vart det surra både skråtobakk og røyketobakk og sendt ned til sjarken. Dei takka hjertelig for tobakken og ba dei kaste laus fortøyinga, og så ropte dei: - *og so må dokker ha tusen takk for at dokker stoppa*.

Men "Aarvak" hadde ikkje stoppa, ho gjekk med full fart, der var ikkje meir.

Og derfor vart skutene kalla rikse eller kobberikse. Det heiter at namnet skjemmer ingen.



Stor bok om dei norrøne bygdene på Grønland.

Det hender eg går til bokhylla mi og tek ut ei bok meir og mindre på slump, blar, ser på bilete og les litt her og der. Kanskje luktar eg litt på boksidene. Eg veit ikkje kor tilfeldig det var at eg på denne måten kom over ei gammal favorittbok; Landet under Leidarstjernen av den store vitskapsmannen og forteljaren Helge Ingstad.



Sommaren 1953 reiste forfattaren saman med kona si, Anne Stine, og Harald Botten frå Fosnavåg til vestkysten av Grønland. Med den 28 fot store båten Benedicte gjekk dei så langt nord som til Disko-bukta. Dei gjekk ut ein distanse på om lag 2 500 nautiske mil. Dei gjekk inn i fjordane. Og tok også turar til fots innover til innlandsisen på leiting etter fjerne gardar. I det ytre handlar boka om denne turen.

Men like mykje byggjer boka på omfattande bokstudiar og samarbeid med fagfolk innafor mange fagdisiplinar. Ikkje minst viktig var samarbeidet med kona Anne Stine som var arkeolog. Då Helge Ingstad nokre år før arbeidde med boka sin om Svalbard – Landet med de kalde kyster som kom i 1948 – skaffa han seg eineståande innsikt i dei norrøne sagaene. Mange hadde oversett at desse skriftene hadde nøyaktige opplysingar om ikkje berre dristige seglturar over svære hav, men også nøyaktige opplysningar om kor lange turane var og kvar dei gjekk. Det galdt berre om å forstå kva som stod i tekstene. Det galdt også om å setje seg inn i den norrøne tenkjemåten og skjønne sjøfarande folk. Og det var det Ingstad gjorde.

Helge Ingstad stilte seg ei lang rekke spørsmål som han sette seg som mål å finn svar på. Første steg på vegen var turen til Vest-Grønland. Neste steget – det som skulle gjere Ingstad verdskjend – var ekspedisjonane til New Foundland på tidleg 60-tal då han og kona Anne Stine fann restar etter norrøn busetnad på L'Anse aux Meadows og såleis prova at vikingane hadde vore i Nord-Amerika 500 år før Columbus. Men det er ei anna soge.

Boka om Vest-Grønland – Landet under Leidarstjernen som kom ut første gongen i 1959 – står på eigne bein. Ho er full av namn og årstal og lærde refleksjonar. Ingstad skreiv slik fordi han respekterte lesarane sine. Det er ei lærebok i det norrøne. Aller mest ei lærebok om dei norrøne grønlendarane som budde på polarøya i 500 år til dei vart vekke kring år 1500 av grunnar vi ikkje veit, men som Ingstad skriv klokt om. Og i boka møter vi den store forteljaren Helge Ingstad på sitt beste.

Eg tok boka ut or bokhylla for å bla. Eg sette henne ikkje tilbake før eg hadde lese henne endå ein gong. Det er visst den tredje.

Red.

Linkar til Polarsider og museum på Internett:

www.ishavsmuseet.no - home.no.net/ishavsmv - www.zafir.biz/jostein - www.polarlife.ca
www.polarmuseum.no - www.fram.museum.no - www.polstjerna.no - www.orlogsmuseet.dk
<http://www.warsailors.com/singleships/polaris.html> - www.sunnmore.museum.no

Polarisen smeltar

Av Finn Sindre Eliassen

Isbjørnen er eit imponerande dyr. Ein smidig, effektiv jeger. Ein god symjar. Perfekt tilpassa eit røft miljø. I gamle dagar hende det at sunnmørsskutene hadde med seg levande isbjørn heim frå Vestisen. Men no er isbjørnen ille ute. Isen smeltar i Arktis.

I byrjinga av oktober i år var der ein konferanse i Anchorage i Alaska om korleis den globale oppvarminga verkar inn på indianarane og inuitane(eskimoane) sine levekår i Arktis. Det les eg i den engelske avisa The Independant. Fangstmannen Charles Johnson frå Nome var på konferansen og avla vitnemål. Han fortalde om isen som vert tynnare og dreg seg lenger mot nord for kvart år som går. Om somrane som vert lengre og varmare. Han fortalde om isen i Beringstretet som fer tidlegare og tidlegare. Siste året fann fangstmenn eit halvt dusin bjørnar som hadde drukna 300 km nord for Barrow; på nordkysten av Alaska. Det såg ut som isbjørnane hadde prøvt å symje til lands. Ein isbjørn kan kanskje symje 150 km, men det var 600 km til kysten.

Isbjørnen lever hovudsakleg av sel. Han jaktar sel på sjøisen. Når isen smeltar, greier ikkje bjørnen lenger å fange byttet sitt. Og når leveområdet til bjørnen vert øydelagt, søker svoltne, desperate bjørnar inn i bustadområde og vert skotne.

I Anchorage vart det lagt fram satellittbilete frå mellom andre romfartsorganisasjonen NASA som viste at isen kring Nordpolen har minka dei siste fire åra. Forskarar meiner dette berre er starten på noko større. Men urfolket i Nord-Amerika treng altså ikkje satellittbilete for å oppdage klimaendringane. John Keogak - ein kanadiar som jaktar isbjørn, sel, nordamerikansk villrein og moskusokse – seier at isbjørnen er ein del av kulturen hans.

John Keogak fortel også at isbjørnen har fått ein ny konkurrent. Fordi isen dreg seg nordover og det vert varmare på tundraen, kan grizzlybjørnen flytte inn i isbjørnen sitt rike der han tidlegare ikkje greidde seg. Denne fangstmannen er ein av mange i Arktis som fryktar at nye generasjonar ikkje vil få oppleve isbjørnen.

Også selen - det viktigaste byttedyret til isbjørnen - er truga. På vårparten samlar enorme mengder sel seg på isen der nord for å yngle. Det var på slike yngleplassar - i Vestisen og på New Foundland - sunnmøringane dreiv selfangst for nokre tiår sidan. Selfangarane er vekke. Snart kan også selen forsvinnme. Selen kan ikkje mykje lenger bruke sine tradisjonelle yngleområde. Selen må følgje isen nordover. Men kor langt nord kan han flytte? Nordpolen set ei grense.

Selen på si side lever av fisk. Og mange fiskeartar er truga fordi varmare overflatevatn reduserer mengdene av plankton og andre smådyr som fisken et .

Men det er det ikkje berre isbjørn, sel og fisk som er truga av den globale oppvarminga. Tusenvis av artar er i fare. Det er særleg dyr som vandrar som har problem. Det gjeld det mellom anna trekkfuglar, spermasettkvalar, nordamerikansk villrein, gasellar, og skjelpadder. Dette er artar som nyttar seg av lange og innvikla trekkruter der dei må finne mat og kvile på vandringa for å overleve.

Det står strid om kva oppvarminga av jord, luft og vatn kjem av. Er det naturlege variasjonar i klimaet eller er det menneskeskapt? Er det utslepp av klimagassar som varmar opp jorda og endrar livsvilkåra for alle som bur på kloten eller er det slike endringar som vi alltid må

rekne med? Varmer periodar har veksla med istider mykje lenger enn det har levd menneske på jorda.

USA, Japan og Australia meiner at den globale oppvarma kjem av naturlege skiftingar i klimaet. Det er ikkje dei store forskarmiljøa samde i. Det er heller ikkje andre statar som sluttar seg til det synet. Og det som uroar mange, er at oppvarminga av jorda no skjer så raskt at planter og dyr ikkje rekk å tilpasse seg endra livsvilkår.

Så er spørsmålet om vi kan gjere noko med den globale oppvarminga. Om det går an å reversere prosessen som er i gong. Og det må vi tru at det gjer.

Til minne om Bjarne J. Brandal

Bjarne J. Brandal døydd 26.10.05. Eg vil minnast Bjarne sin store innsats for Ishavsmuseets Venner og Isflaket.

I ein samtale mellom Bjarne Brandal og Henrik Landmark hadde dei to snakka om ei støtteforeining kring Ishavsmuseet. Han visste nok betre enn dei fleste rundt her kva han då gjorde, Henrik. Ei tid etter Henrik sin bortgang var Bjarne i gong med arbeidet for å danne ein organisasjon rundt Ishavsmuseet. Og ikkje lenge etter var Ishavsmuseets Venner eit faktum. Ikkje kjenner eg alt anna Bjarne styra med, men frå første dag eg møtte han, var han eit svært engasjert menneske. Her bobla ideane, og det meste kom på eit eller anna vis ned på papiret. Bjarne brukte å kalle det å "drodle med seg sjølv", når alle idear /tankar vart festa til papiret.

Bjarne var den naturlege leiaren for Venneforeininga. Blant oss stødige møringar var han ein fargeklatt. Styremøta var aldri kjedelege, og det var ikkje måte på kor mykje positiv energi den tidlegare stasjonssjefen på Jan Mayen la for dagen. Det var heller ikkje få sitat han kunne servere i løpet av eit styremøte.

Eit langt liv i departementet, som forretningsmann, verv i ulike organisasjonar og busett på Austlandet, alt dette hadde i følgje han sjølv gjort han til det han kalla "Østmøring". Å definere kva dette er, kan eg ikkje, men når eg no tenkjer på det, trur eg det må vere ei blanding av det mest positive både frå sunnmøringen og frå den kulturen han hadde med frå livet utanfor Sunnmøre. I alle fall klarte han, ved hjelp av sin enormt store omgangskrins, aviser, radio og møte i løpet av få månader til ein kjempestor foreining, i storleik 300 medlemmer.

Etter at medlemssuksessen var eit faktum, kom også ideen om eit eige medlemsblad opp. Eg sjølv var midt i dette arbeidet. Bjarne var positiv, og han såg muligheiter. - Det nyttar ikkje for generalen å site på fjelltoppen å rope, om han ikkje har eit sambandsnett rundt seg, brukte han seie. Etter berre eit par nummer, såg han at bladet kunne verte meir enn eit livsteikn frå Venneforeininga. Så etterkvart som redaktøren hadde idear til vidareutvikling, var han alltid positiv. Det var kjekt å hente idear og inspirasjon frå Bjarne, og ikkje minst, at han såg alltid muligheiter.

No er det 7 år sidan Venneforeininga vart skipa. Eg veit ingen som kunna gjort skipinga og oppstarten betre enn kva Bjarne gjorde. På denne måte vil eg takke deg for din innsats, ditt engasjement og ditt arbeid for Ishavsmuseet, Ishavsmuseets Venner og Isflaket.

Brandal 12.11.05, Johannes Alme



Eit år er snart omme, og eit nytt år ventar oss.

Ishavsmuseets venner har vi hatt eit godt arbeidsår.

Forutan å hjelpe redaksjonen i Isflaket med praktiske gjeremål som hefting og utsending av bladet, har vi teke del i arrangementet rundt avdukinga av Ishavskjerringa, i juni i år.

Her stod foreininga for matservering under den høgtidlige festen, og inntektene for dette gjekk sjølvstakt til nemnda for Ishavskjerringa. Foreininga stod også for asfaltering av plassen rundt Ishavskjerringa.

Foreininga takkar igjen Oleif Eiken, og nemnda, for ideen og gjennomføringa av Ishavskjerringprosjektet. Skulpturen vil for alltid minne oss om mot, styrke og omsorg, men også om sorg og forsaking.

Den 20.november arrangerte foreininga "Syng med oss", saman med Brandalskoret. Det er andre gongen vi har dette arrangementet, og også i år var det godt frammøte og god stemning. I fjor opplevde foreininga ein gledelig oppgang i medlemstalet. I år har medlemstalet stabilisert seg, men vi ynskjer oss framleis fleire medlemmer.

Bjarne Brandal døde brått i slutten av oktober, og vart gravlagd på Hareid Kyrkjegard den 4. november i år.

Med Bjarne sin bortgang er stiftaren av foreininga borte.

Vi lyser fred over Bjarne sitt minne, i djup respekt og takksemd.

Med desse enkle orda takkar eg for meg, med ynskje om ei fin adventstid og ei god jule- og nyttårshelg til alle våre lesarar.

Johan Ole Brandal, leiar i Ishavsmuseets Venner

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

