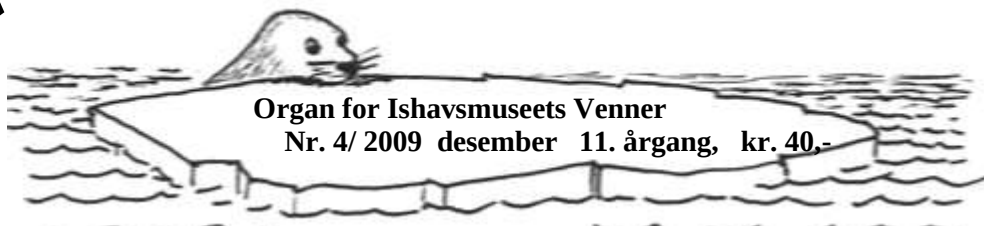


ISFLAKET



«Veslekari» i Vesterisen 1979.

I denne utgåva av Isflaket:

Båtbyggjaren Nils Skandfer

Frå fotoarkivet – Skute- og mannskapsbilete

Ishavskvelden onsdag 14. oktober

Helseutfordringar i polarstrøk

Frå arkivet - Vesterisen i 1917.

Frå samlingane – Ein ryggsekk og ein sovepose

Frå bokhylla - Framifrå bok om farane på ishavet.

Dugnadsarbeidarar ved Ishavsmuseet

Første konserten i vernebygget over Aarvak

Nytt frå Kalaallit nunaat (Grønland).

Morosame stubbar

Skuter som forliste – 16. M/K Randi sitt forlis

Frå ruffen - menneskeskapte klimaendringar?

Nye bøker

ISFLAKET

Redaksjon:

Redaktør Finn Sindre Eliassen, e-post finn-sinn@online.no

Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

God sesong ved Ishavsmuseet

Ishavsmuseet er som vi veit, stengt for vanlege besøkjande i vinterhalvåret. Sett utanfrå er det no ei roleg tid. Bygningane – hovudbygningen, Motorverkstaden, Bakken austet og Vernebygget – dei står der som sovande beverhi. Men det er sett utanfrå. For på mange vis er vinterhalvåret den mest travle tida ved Ishavsmuseet. Dugnadsarbeidet går sin gong. Styrar Webjørn Landmark har hendene fulle med papirarbeid og praktisk arbeid. Året som snart er slutt, skal summerast opp og rapporterast. Det skal leggjast planar for neste år. Samlingane skal haldast ved like og utvidast.

Sesongen i år har vore god. Det har vore bra med enkeltgjester innom. Noko dårlegare med grupper. Dette har truleg med finanskrisa å gjere.

Ishavsmuseet har etablert seg i ein viktig posisjon som dokumentasjonssenter for polarhistorie i nasjonal samanheng. I år har Museet forsynt tre prosjekt med bilete og opplysningar; det er bøkene «Ishavsfolk si erfaring», av Johannes Alme, «Kalde kyster, ukjent land» av Hans Christian Erlandsen og NRK-serien «Norsk polarhistorie» som no ligg føre på DVD.

I tida framover vert det viktig for Ishavsmuseet å styrkje og formalisere denne posisjonen.

For Isflaket sitt vedkomande er den ellefte årgangen med dette nummeret til endes. Vi vil takke alle som skriv for oss, eller på andre måtar hjelper til med å skaffe stoff til bladet.

Og vi vil ynskje alle - både bidragsytarar og lesarar - ei retteleg god jul og eit godt nytt år!

Brandal 8.12.2009

Beste helsing Finn Sindre Eliassen,
redaktør

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Båtbyggjaren Nils Skandfer og nokre av båtane han bygde.

Av Magnus Sefland

Båtbyggjarmiljø: Einskilde distrikt i landet stod fram som særlege miljø for treskipsbygging. Dette gjaldt også bygging av ishavsskuter av tre. Det er naturleg først å peike på Sunnhordland/Hardanger som eit tyngdepunkt – med Rosendal som ei av dei mest utprega bygdene for treskipsbygging. Vidare var det eit liknande miljø i traktene ved Risør/Søndeled i Aust-Agder, nær grensa til Telemark. I det nordvestre distrikt kan ein dra ei linje frå Vestnes/Tomrefjord, over Molde/Bolsøy og Nordmøre til Kyrksæterøra i Sør-Trøndelag, der det også gjekk føre seg mykje trebåtbygging.

I Nord-Norge vart det bygt trebåtar mange stader. Men to distrikt i nord peikar seg litt ut som skipsbyggjardistrikt, nemleg Salten med Rognan som sentrum, og Vefsn med Kulstadsjøen som sentrum.

Våren 2009 kom det i mine hender eit hefte om båtbyggjar Nils Skandfer i Kulstadsjøen, om verksemda hans og om nokre av båtane som han bygde. Hftet vart utgitt av Vefsn Museumslag. Forfattarar og redaksjon av heftet er Ann Kristin Klausen, Dag Utnes og Kjell Magnar Øksendal. Klausen er dagleg leiar av Nesna Museum. Ho har skrivt ei hovudfagsoppgåve om nordnorsk båtutvikling. Dette heftet er utgangspunkt for det følgjande om båtbyggjar Nils Skandfer.

Båtbyggjaren Nils Skandfer: Nils Skandfer vart fødd i 1870 på garden Renså i dåverande Ibestad herad i Troms. Nå – etter diverse kommunegrensereguleringar – ligg garden i Skånland kommune, også den i Troms. Gardsbruket vart rekna som ein god gard. Men far til Nils var bort i mange former for verksemd; han var også fiskar, smed, glasmakar, snikkar – og lokalpolitikar. Namnet Skandfer kom opprinneleg frå Rennebu i Sør-Trøndelag, langt til dals, fleire generasjonar tidlegare. Kanskje er akkurat det litt paradoksalt, med tanke på den verksemda Nils dreiv og som gjorde Skandfer-namnet landskjent.

I barndommen var Nils tidleg med i smia og verkstaden til faren. I tenåra var han på fiske både i Lofoten og ved Finnmark og gjorde røynslar som kom han til gode seinare som båtbyggjar.

1890-åra – då Nils Skandfer var i tjuetåra – var eit brytingstid med omsyn til ulike typar av båtar og segl innan fiskeria, og ikkje så lenge etter kom dei første forbrenningmotorane i fiskefartøya. I 1897 vart den første dekksskøyta bygt på Renså, og like etter bygde Nils Skandfer sjølv ein klinkbygt kutter med dekk på 45 fot. Om lag på den tid var



kravellbyggingsteknikken på veg inn i nord-norsk båtbygging. Båtbyggjarar frå Sør-Norge, særleg frå Hardanger/Sunnhordland brukte kravellbygging i arbeid ved båtbyggjeri i Nord-Norge. Nils Skandfer bygde sine første båtar med klinking, men også han gjekk over til kravellbygging.

I 1898 fekk Nils Skandfer lærlingplass hos treskipsbyggjar Colin Archer i Larvik. Colin Archer var ingen kven som helst i skipsbyggjarkrinsar. Han bygde polarskuta *Fram* i 1892. På *Fram* si drift over Polhavet 1893-96 viste skuta sine kvalitetar, sjølv om Fridtjof Nansen og Hjalmar Johansen ikkje nådde polpunktet, slik planen var. Etter dette hadde Colin Archer ein eineståande posisjon som treskipsbyggjar. Nils Skandfer kom i lære hos Archer to år etter at *Fram* kom heim frå polferda, og Skandfer gjekk i lære der i tretten månader. På same tid tok han eit vinterkurs ved teknisk kveldsskule i Larvik.

Neste steg i utdanninga som skipsbyggjar var i Bergen. Der gjekk han teknisk fagskule på same tid som han arbeidde ved Brunchorst og Dekkes skipsbyggeri. Dette skipsbyggeriet var grunnlagt av Annanias Dekke. Annanias Dekke hadde arbeidd ved skipsbyggeri i Sverige, England og USA, og han fekk med seg klipperbyggingsteknikken heim til Bergen. Etter at Annanias Dekke døydde i 1892 overtok sonen Kristian Dekke leiinga av skipsbyggeriet.

Skipsbyggeriet Brunchorst og Dekke, og seinare Kristian Dekke, bygde tre ishavsskuter som vart heimehøyrande på Sunnmøre. Den første var *Isrypen*, som vart levert til Johan H. Brandal i Brandal i 1906. Den andre var *Polara*, som vart levert til eit partreiarlag på Remøya



året etter. Den tredje var *Aarvak*, som har gitt namn til, og nå er ein del av Ishavsmuseet

Nils Skandfer sitt båtbyggeri i Kulstadsjøen. Foto: Helgeland Museum

Aarvak. *Aarvak* vart levert i 1912 til AS Bergens Sælfangerselskap i Bergen. Men skuta vart seld til Peter S. Brandal allereie i 1915. Med unntak av Balsfjord-åra 1968-81 høyrde *Aarvak* heime i Brandal (Fartøyregister; Ottesen 1999).

Nils Skandfer arbeidde om lag eit halvt år hos Dekke før han returnerte til heimetraktene i Troms. Halvåret i Bergen strekte seg over årsskiftet 1899/1900, og Skandfer hadde ikkje noko å gjere med skutene som seinare kom til Sunnmøre. I heimegrenda Renså tok Nils Skandfer opp igjen verksemda som båtbyggjar og dreiv der nokre år. Men han ønskte å drive i større målestokk, og på Renså var det dårleg tilgang på trevirke. Skandfer leita langs kysten etter ein høveleg stad til å etablere verksemd på nytt. I 1903 kom han over den nedlagde handelsstaden Kulstadsjøen i Vefsn og etablerte verksemda si der.

Verksemda i Kulstadsjøen vaks jamnt i åra som følgde. År for år vart både båtane og arbeidsstokken større. Verksemda blomstra i takt med høgkonjunkturen under første verdskrig. I 1914 talde arbeidsstokken 80 mann, og i 1917 vart det bygt fartøy på opptil 85 fot, eit par fartøy strekte seg over 90 fot. Oppgangstida fall saman med motorisering av fiskeflåten. Båtane frå Skandfer sitt skipsbyggeri fekk montert både det danske fabrikatet Alpha og svenske Bolinder, Avance og Skandia. Den allmenne konjunkturoppgangen omfatta også selfangsten. Skandfer bygde også ein del ishavsskuter (som vi skal kome tilbake til).

Båtane som Skandfer bygde hadde eit godt renommé. Allereie i 1912 skreiv Gunnar Isachsen at *'--- De av Skandfer byggede baater er meget velseilende, lette at manøvrere og gode sjøbåter og ansees likesaa sjødyktige som en redningskøite'* (Vefsn Museumslag 2009). I 1980 skreiv Trygve Nordanger om ishavsskuta *Nyken* at ho var *'--- bygget av selveste Skandfer nede i Kulstadsjøen ---'*, ei formulering som vitnar om respekt og beundring. Nils Lorentsen skreiv i artikkelen 'Norges største trebåtbyggeri' følgjande: *'--- Skandferbåtene ble et begrep blant de nord-norske fiskerne, et begrep på kvalitet. Bare de beste fiskerne hadde råd til å skaffe seg en Skandferbåt, ---'*. - Og: Skandfer *'--- utviklet sin egen variant av kutteren med foroverliggende baug. Det var framfor alt denne kombinasjonen av klipper og kutter som ble den klassiske Skandferbåten ---'* (Lorentsen (1995), sitat gjengitt i www.faxsen.no).

Det allmenne konjunkturuomslaget rundt 1920 råka også verksemda til Skandfer. Skandfer gjekk konkurs allereie i 1921. Skipsbyggeriet vart nedlagt og eigedomen til Skandfer vart seld på tvangsauksjon. Skandfer sjølv gav bod for å kjøpe tilbake eigedomen, noko han ikkje fekk. I dei gode tidene hadde Skandfer vore aktiv i kommunepolitikk og blant anna vore ordførar i Vefsn. Der fekk han seg naturleg nok også motstandarar. Eit nokså uoversiktleg spel på lokalplanet kan sjå ut til å ha vore ein av grunnane til at Skandfer ikkje fekk kjøpe tilbake eigedomen og anlegget etter konkursen. Eitt av momenta var val av trase for Nordlandsbana. Traseen måtte leggjast langs fjorden, og det gjorde fjøra i Kulstadsjøen ubrukeleg til skipsbygging. Nordlandsbana si delstrekning Mosjøen-Elsfjord, som passerar Kulstadsjøen, vart opna i 1941 (Wikipedia).

Nils Skandfer tok konsekvensen av situasjonen og flytte tilbake til Troms allereie i 1923. Under utbygging nordover var jarnbana i 1923 koma til strekninga Steinkjer-Snåsa. Den biten vart opna i 1926 (Wikipedia). Året før vart Nils Skandfer tilsett som sjef ved Tangen mekaniske verksted A/S i Harstad. Verkstaden bygde trefartøy, og Skandfer heldt fram i

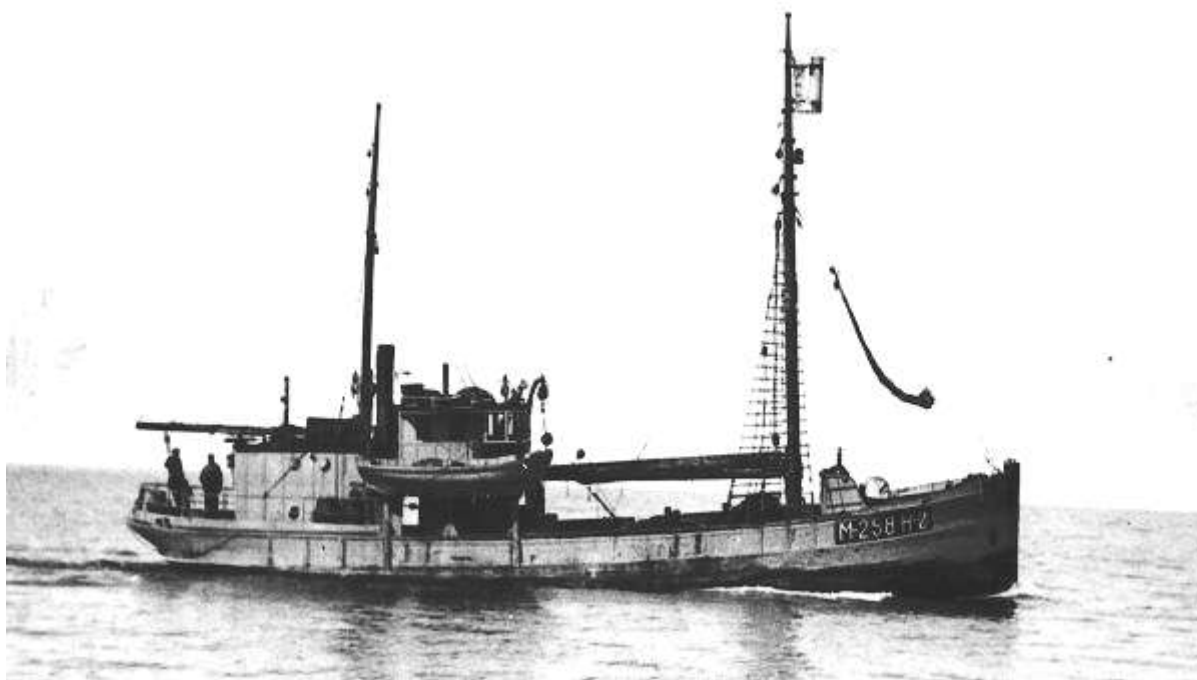
same bransje som tidlegare. Han døydde i 1954, nesten 84 år gammal (Vefsn Museumslag 2009).

ISHAVSSKUTENE: Eit gjennomsyn av fartøyregisteret ved Ishavsmuseet viser at Nils Skandfer bygde minst åtte ishavsskuter i tida mellom 1912 og 1920. I gjennomsnitt tilsvarar det om lag ei skute pr år. Skandfer kan gjerne ha bygt fleire – her skal vi gi ein kort omtale av dei vi kjenner til og som Ishavsmuseet har opplysningar om i sitt fartøyregister.

Selseth: Skuta vart levert i 1914 til Peder Røch m. fl. i Ibestad. Ho var opphavleg på 47 ft/30 brt og fekk innsett ein Bolinder på 80-100 hk. Etter få år vart skuta forlengd til 62 ft/42 brt. I 1917 overtok Asbjørn Svendsen frå Ørsta som eigar. Skuta fekk då namnet *Saudehorn*. I 1921 selde Svendsen skuta til eit partsreiarlag i Dyrøy. Då fekk skuta namnet *Forpp*, og under det namnet forliste ho etter grunnstøyting i Forlandsundet på Svalbard sommaren 1925. Mannskapet på 12 berga seg i land på Svalbard og følgde ein lastebåt heim (Fartøyregister; Ottesen 2000).

Norhavet: Skuta vart bygt i 1915. Ho hadde måla 64 fot/55 brt og fekk montert ein tosylindra Bolinder på 60 hk. *Norhavet* vart levert til Nikolai Hartviksen i Ibestad. Seinare eigarar var Martin Hansen og Arnt Nilssen i Gratangen. Skuta hadde fiskeriregistreringane T 62 I og T 36 G. *Norhavet* forliste under fangst i Kvitsjøen i 1934. Mannskapet vart tatt opp av *Storis* og *Saltdalingen* (Fartøyregister; Kristiansen 1989).

Ørnen II: Skuta vart bygt i 1917. Ho hadde måla 70 fot/78 brt og fekk montert ein Avance-motor på 60 hk. Første eigar var Christian Fredriksen i Melbu i Vesterålen. Deretter vart skuta seld til Kolvereid, og frå 1936 var Ole Rødseth og Andreas Klungsør i Tjørvåg eigarar. I tur og orden hadde skuta fiskeriregistreringane N 32 H (Hadsel), NT 94 K (Kolvereid) og til slutt M 258 HØ (Herøy). Under fangst i Vestisen i 1939 fekk *Ørnen II* skade av ein isfot og gjekk ned. Mannskapet vart tatt opp av *Polhavet* (Bergh 1981; Ottesen 2001) .



Ørnen II i tidsrommet 1936-1939. Foto: Fotoarkivet, Ulsteinvik.

Arnt Angel: Skuta vart bygt i 1917/18. Ho hadde måla 58 fot/43 brt og fekk montert ein tosylindra Bolinder på 65 hk. Seinare vart motoren ombygt til å yte 95 hk. *Arnt Angel* vart levert til eit partreiarlag ved Kristoffer Angelsen Krogtoft i Borge i Lofoten. Skuta fekk fiskerimerket N 20 BE. *Arnt Angel* forliste i fangst i Kvitsjøen i 1936. Mannskapet vart tatt opp av *Arktos* (Fartøyregister; Kristiansen 2000).

I nyare tid har ei stålskute, bygt i Kolvereid i 1980, også bore namnet *Arnt Angel*. Denne skuta heiter nå *Havsel* og blir disponert av den kjende ishavsskipper og reiar Bjørne Kvernmo i Alta. *Havsel* har vore med på selfangst i Vestisen heilt til det aller siste (Fartøyregister; Kvernmo 1989).

Nyken: *Nyken* vart levert i 1918. Som ny skal skuta ha målt 84 brt og vore på litt over 80 fot. Første eigar skal ha vore Christian Fredriksen i Melbu gjennom sildoljefabrikken A/S Neptun. Der hadde skuta fiskerimerket N 22 H. Christian Fredriksen var same mann som også åtte *Ørnen II*. Seinare kom *Nyken* i eige hos ishavsskipper og reiar Arnt Nilssen i Gratangen og fekk fiskeriregistreringa T 36 G. *Nyken* overtok fiskeriregistreringa etter *Norhavet*. - Norske skuter starta fangst ved Newfoundland i 1937 og 1938. Brandal-skutene *Polarbjørn* og *Polaris* fangsta godt ved Newfoundland i 1938. Året etter tok fleire skuter frå Troms ut til newfoundlandsfeltet, blant desse var også *Nyken*. Før den turen vart skuta forlengd til litt over hundre fot og fekk inn ny motor, ein Bolinder på 150 hk. Overseglinga utvikla seg til ein tragedie. Skutene kom ut i orkan sørvest av Island og fleire forliste. Mannskapa frå *Isfjell* og *Saltdalingen* vart berga. Mannskapet frå *Saltdalingen* vart berga av *Polaris* og *Polarbjørn* under dramatiske omstende. Men *Nyken* gjekk ned med heile mannskapet på 18 mann. Orkanen, forlisa og bergingsaksjonane er skildra med stor innleving

og intensitet av Trygve Nordanger i boka *Dramaet i Nord-Atlanteren* (Fartøyregister; Nordanger 1980).

Storhavet: Skuta vart bygt i 1918/19. Ho hadde måla 77 fot /79 brt og fekk montert ein tosylindra Bolinder på 65 hk. Første eigar var eit partsreiarlag ved Ove Johansen i Grov i Grovfjord. Skuta fekk fiskeriregistreringa T 60 I. Men det gjekk ikkje mange år før Ibestad Sparebank stod som eigar – uvisst for oss kor lenge. Men rundt midten av 1920-åra vart *Storhavet* seld til Sovjetunionen, skuta skal ha vorte overlevert til russarane i Vardø. Det heng uvisse ved skuta si vidare historie. Det har vorte sagt at skuta skal ha forlist ein eller annan stad ved Kola-halvøya. Russarane hadde eit forskingsfartøy med namnet *Nikolai Knipovitsj* som visstnok skal ha vore ei tidlegare norsk ishavsskute. I 1980-åra vart eit skipsvrak som gjekk for å vere *Nikolai Knipovitsj* heva med tanke på vern ved museum i Murmansk. I ishavshistorisk interesserte krinsar i Nord-Norge har det vore diskusjonar om kva norsk ishavsskute som vart *Nikolai Knipovitsj* i sovjetisk eige. Kandidatar skal ha vore sunnmørsskuta *Godøy* – bygt ved Edvard Stenødegårds båtbyggeri i Vestnes – og nettopp *Storhavet*. Vi har ikkje grunnlag for standpunkt i den diskusjonen (Fartøyregister; Ottesen 2001).

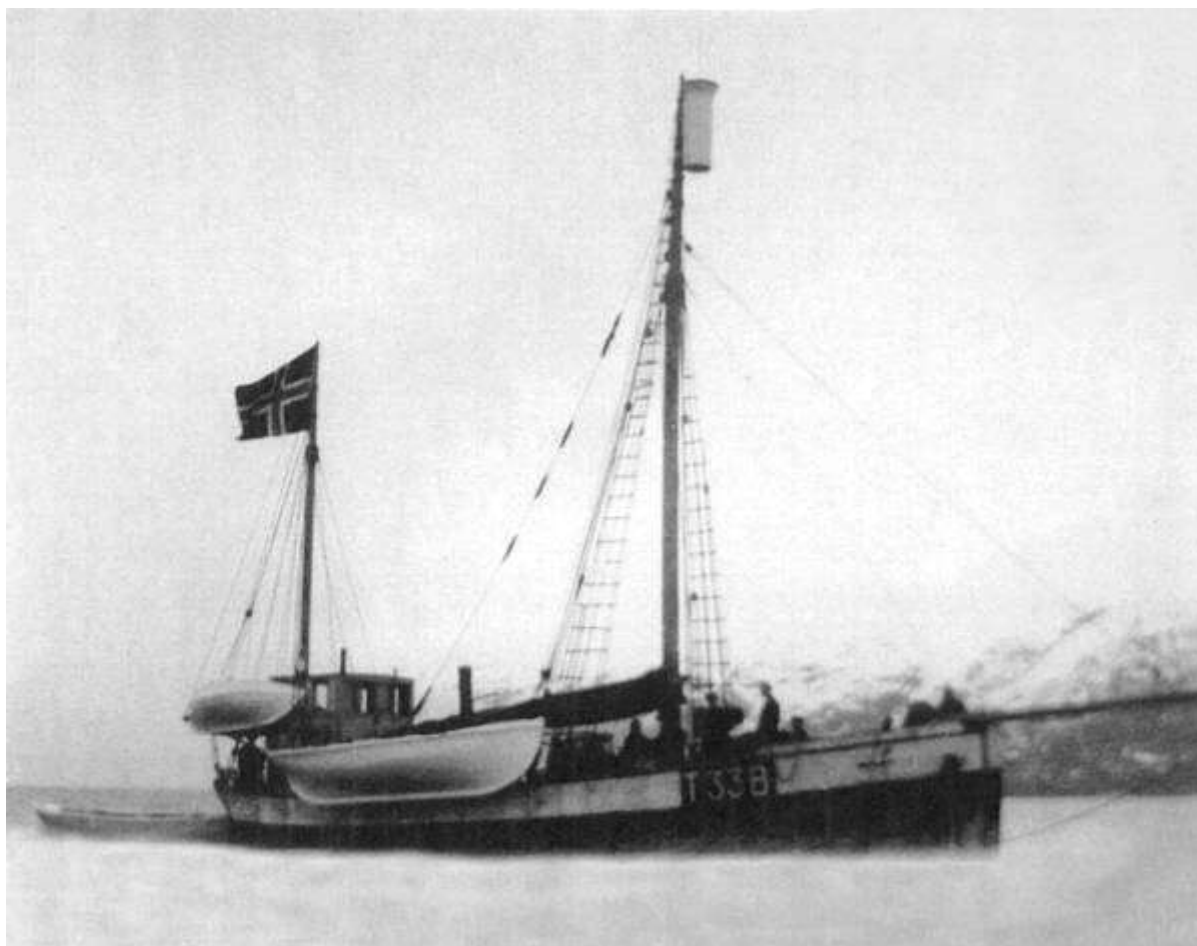
Espenesvåg: Skuta vart levert til eigarane Oluf og Henrik Mikalsen i Foldvik i Gratangen i 1920. Skuta fekk fiskeriregistreringa T 52 G. Viktigaste måla var 85 fot/78 brt. *Espenesvåg* fekk montert ein motor på 75 hk av ukjent fabrikat. I 1952 vart skuta forlengd til 93 fot. Ho fekk då ein dansk motor på 180 hk av fabrikatet Grenaa. Skuta vart øydelagt av brann i maskinrommet i nærleiken av Harstad i 1970. Dei siste par åra før brannen tilhørde skuta eigarselskap disponert av Per Nordgård i Ibestad (Fartøyregister; Kristiansen 1989).

MS *Skandfer*

Medredaktør og medforfattar i Vefsn Museumslag sitt skrift *Skandfer*, Dag Utnes, har samla opplysningar om ishavsskuta MS *Skandfer*, og i skriftet blir skuta si historie presentert med opplysningar år for år. MS *Skandfer* si manglungne historie kan oppsummerast i fire hovudpunkt: Fiske- og fangstfartøy, erstatningshurtigrute, sysselmannsbåt og frakteskute.

MS *Skandfer* vart bygt i 1912 og overlevert til tingarane Karl Hansen m.fl., Tovikstrand i Skånland, i januar 1913. Skuta målte då 56 fot og hadde ein Bolinder på 40 hk. Skuta var tiltenkt namnet *Ulabrand*, men av ukjend grunn fekk ho namn etter båtbyggjaren sjølv: *Skandfer*. Det siste var ikkje heilt eineståande. Ei av pionerskutene då selfangst frå Sunnmøre starta i 1898, vart bygt ved A. M. Liaaen i Ålesund. Skuta fekk namnet *Nils Liaaen*. Ein båt, bygt i Rosendal, fekk namnet *Knut Skaaluren*, namn etter båtbyggjaren.

Skandfer vart brukt til fiske ved Lofoten, Finnmark og på felta ved Bjørnøya. I ishavsfangst veksla skuta mellom Kvitsjøen, Austisen, Nordisen og Vestisen. Dei første åra hadde skuta fleire skiftande eigarar. Då systemet for fiskeriregistrering vart innført i 1920 hørde skuta heime i Karlsøy og fekk merket T 4 K. Etter tvangsauksjon i 1921 hørde skuta heime i Balsfjord med registreringa T 33 B.



MS Skandfer ein gong i tidsrommet 1923-1935, heimehøyrande i Balsfjord. Foto: Helgeland Museum.

I 1936 tok Øistein Jakobsen, Helge Jakobsen og Oscar Holtan i Tromsø/Tromsdalen over skuta, og ho fekk registreringa T 140 TD. (Helge Jakobsen var også kjend som stortingsmann for Venstre i Troms i 1960-åra). I 1938 vart *Skandfer* ein del ombygt på Gibostad, og i 1940 fekk ho ny motor, ein tosylindra Wichmann diesel på 100 hk.

Etter fleire krigsforlis med hurtigruteskip på Finnmarkskysten i 1941, der mange titals personar omkom, vart hurtigrutetrafikken innstilt frå Tromsø og nordover. I staden vart det hausten 1941 etablert ei erstatningsrute med fiske- og fangstfartøy på deler av hurtigrutestrekninga. Av kjende ishavsskuter i den tenesta kan nemnast *Altenfjord*, *Maiblomsten*, *Polarfjell*, *Vaaland* - og nettopp *Skandfer*. Den sistnemnde var med sine 36 brt også den minste skuta i erstatningshurtigruta.

Trafikken i erstatninga gjekk året rundt – også i mørketida - på ein mørklagt kyst med for det meste sløkte fyr. Navigasjonen gjekk for det meste etter kompass, rutebok og klokke. Fleire av fartøya i erstatningsruta vart råka av kamphandlingar. *Vaaland* vart skoten i brann og senka av krigsskip eit stykke aust for Berlevåg i januar 1942, med tap av mange liv.

I denne tenesta opparbeidde skipper Øistein Jakobsen seg ry som ein uvanleg presis, tenestevillig og folkekjær skipper. *Skandfer* var sertifisert for 15 passasjerar, men ved somme

høve skal det ha vore 60 passasjerar om bord. Øistein – han gjekk i vide krinsar berre på førenamn – strekte seg langt for å kome det reisande publikum i møte. Han la inn ei rekkje uoffisielle stoppestader i tillegg til dei offisielle. Likevel heldt han rutetidene svært nøyaktig, så nøyaktig at det vart sagt at folk kunne stille klokkene etter *Skandfer* sine anløp.

Det ikkje alle visste, var at Øistein Jakobsen i tenesta også utførte ei rekkje farlege oppdrag av mange slag for motstandsørsla. Han frakta illegal post, agentar og ettersøkte personar. Blant mykje anna frakta han radioutstyr til observasjonspostar i Vest-Finnmark – ved fjordane og sundar der trafikken til og frå den tyske flåtehamna i Altafjorden gjekk.

Okkupasjonsmakta kom etter kvart på sporet av Øistein, og det var fleire episoder der han var nær ved å bli avslørt. Til slutt vart han i juni 1944 arrestert, og i fangenskap vart han torturert, slik at han fekk ein helseknekk. Truleg var det berre den tyske kapitulasjonen i 1945 som hindra han frå å bli avretta. Heimkoma til Tromsø i 1945 var ei triumfferd for Øistein Jakobsen. Men han var redusert i helsa og fekk ikkje så mange år vidare. Han døydd i 1947.



Modell av MS Skandfer. Viser skuta sin fasong i tida som erstatningshurtigrute under andre verdskrig. Foto: Postmuseet, Maihaugen, Lillehammer.

Sommaren 1945 vart *Skandfer* leigt av marinen til diverse oppdrag med opprydding og forsyning på Svalbard, Bjørnøya og norskekysten. I 1947 var skuta igjen på fangst i Austisen, og i 1948 vart ho forlengd frå 51 til 60 fot.

Sommaren 1949 gjorde *Skandfer* teneste som sysselmannsbåt på Svalbard. *Skandfer* var ikkje den einaste av ishavsskutene frå erstatningsruta som gjorde teneste for sysselmannen. I 1947 var *Maiblomsten* i same tenesta.

Håkon Balstad var sysselmann i perioden 1945-56. Første år etter krigen arbeidde han hardt for å få eit høveleg tenestefartøy. Stadig leige av ledige fiskebåtar og ishavsskuter vart litt for tilfeldig. Leige av *Skandfer* i 1949 var ein overgang til permanent ordning med eigen båt. Den nye sysselmannsbåten vart bygt i Drammen og fekk namnet *Sysla*. Men på den tid fanst det eit norsk handelsfartøy som allereie bar namnet *Sysla*. Derfor vart namnet på sysselmannsbåten etter eit par år endra til *Nordsysse*. Båten var i drift som tenestefartøy til 1978 (Nettstad).

Skandfer og dei andre ishavsskutene heldt knapt mål som tenestefartøy for sysselmannen. Balstad sjølv treivst godt om bord i *Skandfer*. Han tilpassa seg vel dei heller spartanske

forholda om bord. Men kona til sysselmannen, Liv Balstad, kjend forfattar, syntest ikkje noko særleg om ei trong ishavsskute med motordunk og sterk lukt av diesel, spekk og blod. Sysselmannen sine klede måtte luftast i dagevis etter at han hadde vore på tokt med *Skandfer* (Fartøyregister; Wikipedia: Sysselmannen på Svalbard; Balstad 1955).

I 1955 vart *Skandfer* seld til Elias Trætten i Skjervøy. Skuta fekk fiskerimerket T 20 S. Ho gjekk ut av teneste som ishavsfartøy og vart brukt mest i fiske og frakting. I dei åra Elias Trætten hadde skuta vart ho mykje brukt i frakting av kol frå kolkrana i Tromsø til distrikta i Troms. Elias Trætten døydde i 1962. Dødsfallet markerte også slutten for *Skandfer*. Året etter vart skuta kondemnert og søkkt ved Maurneset ved innseglinga til Reisafjorden. Karin Trætten Nyvoll er dotter til Elias Trætten. Ho og familien hennar har framleis skipsrattet frå *Skandfer* på veggen heime i stova i Maursund i Skjervøy (Fartøyregister; Vefsn Museumslag 2009; Nyvoll: Personleg fråsegn).

Skandfer-båtar som framleis flyt

Heftet frå Vefsn Museumslag har også ein kort presentasjon av nokre Skandfer-bygde båtar som framleis flyt og som er verna som veteranfartøy.

Folkvang: *Folkvang* er ein kutter på 55 fot som vart levert til Andenes 1912. I meir enn 60 år høyrde båten heime i Grovfjord og vart brukt til fiske. I 1980-åra vart båten seld sørover. Men etter ei tid vart han henta nordover igjen og restaurert som galeas. Ved Kulturminnestafetten i 1997 var den restaurerte *Folkvang* Skånland kommune sitt bidrag til stafetten (Vefsn Museumslag 2009).

Hermes II: *Hermes II* vart bygt i 1917 og fekk namn etter den greske guden Hermes, gud for grøde, handel og sjøfart. Båten fekk ein Bolinder på 40 hk og vart levert til Talvik, som nå er ein del av Alta kommune. Ved innføring av fiskeriregistreringa fekk båten merket F 1 T. *Hermes II* vart brukt til fiske ved Bjørnøya, Svalbard og i Barentshavet. Båten var i bruk ved evakueringa frå Finnmark i 1944. Båten vart ombygt i 1962. Rundt 1990 var båten i forfall. Men etter den tid vart båten verna og restaurert. Etter restaureringa har *Hermes II* måla 72 ft/ca 50 brt. I 1967 fekk *Hermes II* ein Cummins diesel på 335 hk. Nå høyrer den restaurerte *Hermes II* heime i Rana og blir brukt som turbåt, blant anna med turistar på havfiske. Heimehøyrande i Rana er *Hermes II* komen nesten tilbake til utgangspunktet, Kulstadsjøen ved Mosjøen (Nettstad; Vefsn Museumslag 2009). *Hermes II* vart tatt opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern på årsmøtet i 1992 – det året årsmøtet i foreninga var lagt til Hareid, med Ishavsmuseet og Henrik Landmark som lokal tilskipar.



Hermes II. Foto: Kystgruppa Hermes II v/ Bernhard Strandvoll

Ein av turistane som har reist med *Hermes II* er den tyske alpinisten Katja Seizinger. Ho har vunne 36 einskilde renn og to samanlagtsigrar i den alpine verdscupen og fleire VM-titlar og gullmedaljer i olympiske vinterleikar. Blant desse er gullmedaljen i utfor ved OL på Lillehammer i 1994. Far til Seizinger har ein leiarposisjon i tysk stålindustri, og han har leigt *Hermes II* til havfisketurar. Om bord i *Hermes II* vart Katja Seizinger – med bakgrunn frå farlege utforløyper – tatt godt vare på av mannskapet. Karane nytta høvet til å la alpinstjerna gjere teneste som rorgjengar (Strandvoll: Personleg fråsegn; www.hermes2.no; wikipedia).



Den tredoble olympiavinnar Katja Seizinger ved roret på Hermes II. Foto: Kystgruppa Hermes II v/ Bernhard Strandvoll

Faxsen: I Bodø er kutteren *Faxsen* verna. Kutteren, bygt i 1916, var opprinneleg 62 fot og vart levert til Bliksvær i Bodin. Seinare vart båten forlengd til 70 fot. I dag har han ein Wichmann semidiesel, stempla på 50 hk, men yter i realiteten kanskje nærare 100 hk. Fotografi i Vefsn-heftet gir eit godt inntrykk av båten, som ber fiskeriregistreringa N 26 BN. (BN var kommunebokstavane for Bodin, ein kommune som for lengst er slått saman med Bodø). I dag er det Kystlaget Salta som vernar båten, og *Faxsen* deltek gjerne i landsstemna

til Forbundet Kysten. *Faxsen* har også vore på tokt i britiske farvatn fleire gonger etter at han vart verna. Ruta har vore via Shetland til Inverness i Skottland, gjennom Caledonian-kanalen til Isle of Man og Dublin. Deretter gjekk turane forbi Land's End til Brest i Frankrike og så gjennom den engelske kanal heimover. På ein av turane var *Faxsen* innom London og låg til kai like ovanfor Tower Bridge. På heimturen var båten innom Rubbestadneset, slik at veteranane der kunne få sjå ein båt med ein einsylindra Wichmann semidiesel i drift endå ein gong (Nettstad; Vefsn Museumslag 2009; A. og K. Hansen: Personleg fråsegn). Ingen tvil om at den gamle Skandfer-båten frå 1916 framleis er sjødyktig.

Kari og Alester Hansen frå Tverlandet er med i gruppa som vernar *Faxsen*. Alester har slektsband til Schjelderups Sælfangstrederi på Skånland i Salten, reiarlaget som i si tid hadde ei rekkje kjende ishavsskuter som *Quest*, *Selis*, *Polarquest* og fleire andre. Alester har samla mykje stoff om ishavsdrift frå Salten, og han har vore ein av Ishavsmuseet sine kontakter i Nord-Norge heilt sidan Henrik Landmark si tid.

Referansar:

Informantar: Alester Hansen, Kari Røed Hansen, Idar Henriksen, Karin Trætten Nyvoll, Bernhard Strandvoll, Dag Utnes.

Nettstader:

www.polarhav.com www.faxsen.no
[www.hermes2](http://www.hermes2.no) – MK Hermes II

Wikipedia: Nordlandsbanen. Wikipedia:
Sysselemannen på Svalbard.

Arkivalia: Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

Litteratur:

Balstad, Liv: Nord for det øde hav (1955).
Bergh, Richard: Ein gong ei ishavsbygd (1981).
Kristiansen, Eivind H.: Ishavsfart fra Gratangen og gamle Ibestad (1989).
Kristiansen, Eivind H.: Fra fembøring til stortråler (2000).
Kvernmo, Bjørne: Selfangsten. En utdøende tradisjon? (1989).
Nordanger, Trygve: Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939 (1980).
Ottesen, Johan: Ishavsskuter III (2001).
Vefsn Museumslag. (Serien *Småskrift*. Red.: Klausen, Utnes, Øksendal): *Skandfer* (2009).

Framifrå bok om farane på ishavet.

Av Finn Sindre Eliassen



For den som var dyktig og heldig kunne det gjerast gode pengar på selfangsten. Men ishavet var som vi veit, ein svært farleg og tøff arbeidsplass. Det hende ofte at skuter forliste og menn kom vekk. Dei store orkanåra 1917 og 1952 er vel kjende og mykje omskrivne. Men der var også svært mange ulykker og nestenforlis der menneskeliv ikkje gjekk tapt. Dei som dreiv selfangst, ville ikkje snakke om det som var farleg, om ting som gjekk gale. Dei ville fortelje om artige hendingar og gode turar.

Slik var det også med min eigen bestefar som var ishavsskipper. Han var god til å fortelje. Men uvêr og dramatikk fortalde han aldri om. Som andre i næringa meinte han vel at stormar og forlis ikkje var underhaldning. Men forfattaren Johannes Alme har fått mange attlevande veteranar til å lette på sløret og fortelje om riskane og dei uhorvelege kreftene som verka på skutene i isen. Det er ei bedrift i seg sjølv.

Bakgrunnen for boka er ei tru på at der er noko å lære av mennene som dreiv selfangst i ishavet, om korleis isen oppførte seg i vanskelege situasjonar, om korleis skutene som drog i isen var bygde og dimensjonerte. Forfattaren vil finne ut kvifor det ganske ofte vart så vanskeleg der oppe isen at skuter gjekk ned. Var det noko med istilhøva, var det tekniske, konstruksjonsmessige drag ved skutene som spelte inn?

Målet er å ta vare på kunnskapen om isen, straumen og vêret på fangstfelta slik at desse røynsleane i framtida kan nyttast av nye næringar som olje- og gassverksemd og transport i eit stadig meir isfritt Arktis.

La det vere sagt med ein gong; dette er ei framifrå bok, systematisk, lærerik og underhaldande. Forfattaren har teke med seg notatblokkar og bandopptakaren og intervjuar attlevande skipperar og fangstfolk med lang røynsle frå dei forskjellige felta frå Newfoundland i vest til Kvitsjøen og Austisen i aust. Og han har granska polarlitteraturen, bladet Isflaket og arkiva ved Ishavsmuseet og andre stader. Gjennom ein omfattande bruk av sitat snakkar veteranane med sine eigne ord. Det er eit klokt kompositorisk trekk som går djupare enn stil, det er med på å gjere boka lærerik og lesverdig.

Stoffet i boka er ordna på ein oversiktleg og grei måte. Der er først eit kapittel med tittelen «Selfangst» som presenterer dei ulike fangstfelta med ein kort karakteristikk. Deretter spenner forfattaren opp eit breiare lerret der han i eigne kapittel skriv inngåande om kvart enkelt fangstfelt, dvs. Newfoundland, Danskestretet, Nordaust-Grønland, Vesterisen, Nordisen og Svalbard, Kvitsjøen og Austisen.

La oss ta Vesterisen som døme, feltet med den tøffaste isen, dei hardaste stormane og dei stridaste forholda. Her vert gjort grundig greie for geografisk plassering, korleis isen er samansett og bevegar seg, retninga på havstraumane, korleis lågtrykka går, korleis stormane påverkar havet og isen, når fangsttida var osb. Mange har spekulert på kva som skjedde med dei fem skutene med 78 mann som vart sporlaust vekke i orkanen i 1952. Ulukka skjedde tidleg på sesongen, og skutene som forliste var langt sør og vest på feltet.

Her er intervju med mellom andre Ottar M. Brandal, brørne Angell og Bernt A. Brandal og Paul Stark frå Tromsø som alle var på feltet det året. Eg skal ta med ein typisk passasje frå boka:

«Skipper Bernt A. Brandal på *Eskimo* var på veg vestover. Bror hans, Angell, var førsteskyttar og han kom og purra han tidleg om morgonen fordi vinden hadde friskna på og barometeret fall kraftig. Bernt gav straks ordre om å snu skuta, og dei sette full fart austover i tjukk snøkave imot nordausten. Dei var einaste skute som hadde radar. På den såg dei ei skute

inne i isen. Dei gjekk inn til den og såg at det var *Polarøy*. Dei to skutene låg i lag, dønningen voks og kanten vart riven av utover. Etter ei tid måtte dei gå nordvestover, blant anna var det litt spenning når dei måtte gå gjennom ein isodde. Dessutan var det dønning, sjøskvett og dermed ising. Og så måtte dei gå unna iskanten for ikkje å verte knuste mot denne når vinden var så sterk at skuta ville leggje seg på sida. Alvoret forstod vi alle når *Arild* kom til Island og melde frå, seier Bernt. Sidan dette året vart det liksom ein uskriven regel at ein ikkje gjekk vestover så tidleg i sesongen. Ja, ein måtte ha gode meldingar før ein tok turen der ned, legg Bernt til.»

Ishavsskuta *Arild* (seinare *Kitak*) som er nemnt her, berga seg med eit naudrop frå orkanen og kom seg til Island som havarist etter ein dramatisk tur unna vêret. Men dei miste ein mann som vart skylt over bord. Fangstmann Kåre Nilsen frå Senja fortel levande om dei dramatiske døgna mot berginga, men det skal eg ikkje gå inn på her.

Polarsel var ei av skutene som låg lenger nord og aust. Dei var i langt mindre grad råka av orkanen. Men det var gale nok. Ottar M. Brandal som var med *Polarsel* som førsteskyttar, fortel at sjølv om dei i lag med fleire andre skuter låg ved eit selkast då uvêret kom, forstod dei at det berre var ein ting å gjere; å kome seg ut av isen, ut i ope farvatn og finne seg ein odde der. Den største vansken var å halde skuta fri for is. Dei laut banke is for harde livet i fem døgn. Ottar M. Brandal fortel at allereie den gongen hadde gamlekarane - mellom andre far hans Martinus (Tin) Brandal – ein viss respekt for området sør og vest i Vesterisen. Dei brukte å kalle området for Daudmannsodden.

Paul Stark frå Tromsø var fangstmann på *Askelad I*, ei av dei minste skutene i Vesterisen det året. Dei låg noko aust for *Eskimo*. Han fortel om eit lågtrykk så kraftig at han merka det på trommehinnene. Han minnest også den kraftige dønningen. Han stod på dekk og talde sekunda mellom kvar gong han kunne sjå kameratskuta dei heldt lag med. Uluksa gjorde så sterkt inntrykk på han at det gjekk ei tid før han igjen drog i Vesterisen. Og respekten for området der vest har site i han sidan.

Boka inneheld også eit kapittel om sjukdomar og skader som kunne råke på fangst. Og mot slutten av boka har forfattaren – som er skipsingeniør av profesjon – skrive eit interessant oversyn over utviklinga av ishavsskutene frå *Fram* til *Lance* og *Arnt Angel*, noverande *Havsel*, den siste ishavsskuta som er bygd i Noreg.

Dette er ei bok ikkje berre om selfangarane som gjekk ut frå Sunnmøre og det som møtte dei i Arktis. Nord-Noreg er med i like stor grad. Alle fangstfelt er dekte i eit spenn på om lag 100 år. Boka inneheld mange foto, kart og båtteikningar.

Det er eit imponerende stykke arbeid Johannes Alme har gjort.

Alme, Johannes

Ishavsfolk si erfaring. Tapir forlag, Trondheim.

2009. ill., 254 s.

Varm konsert i ishavsbygda

Av Gunnar Wiik.

HAREIDSSTEMNA:

Strings Unlimited spelte i går kveld for eit entusiastisk publikum på Brandal. Kvartetten, som er i verdsformat, leverte ein varm og vakker konsert i eit heller kaldt konsertlokale.



I Strings Unlimited sin eigen skrytebrosjyre heiter det at dei var dei første som har halde konsert på Roald Amundsen si skute, Fram. Dermed var kanskje ikkje konsertlokalet unikt for dei fire musikarane, men samtlege var svært tilfredse med å spele på den gamle ishavsskuta Aarvak – og overvelda av responsen frå publikum.

-Dette har vore ei spesiell konsertoppleving for oss. Vi har verkeleg kosa oss, uttrykte Kristin Karlsson på vegne kvartetten. Samtlege frammøtte kvitterte med ståande trampeklapp, noko som gav fleire ekstranummer.

Eitt av Strings Unlimited sine varemerke er at gruppa – med deira enorme musiske dugleik , publikumsfrieri og sjarme – bryt ned våre oppfatningar om sjangermessige barrierer . Sjølv byggjer dei bruer mellom sjangerane. Skilla mellom klassisk, jazz, folkemusikk, pop og rock blir viska ut. Damene forfører publikum fullstendig med sine framføringar av kjente svisker og hits – frå barock til ragtime og nostalgisk åttital-rock. Strings Unlimited feirar i år 20 år på scena. Sidan starten i 1989 har kvartetten levd opp til namnet på gruppa og gitt publikum grensesprengande, virtuose musikalske opplevingar.

Med deira kjærleik til musikk, deira spennvidde, allsidige og spennande repertoar baud dei fire kvinnene på ei uforgløyemeleg musikalsk reise. Høgdepunkta stod i kø – “Vinteren” av Vivaldi, Procul Harums ”A Whiter Shade of Pale”, The Beatles’ ”Eleanor Rigby”, David Bowies ”Life on Mars” og filmmusikk frå Scent of a Woman og James Bond. Arrangementa var skreddarsydd for dei fire fantastiske musikarane, som lot seg inspirere av den suverene klangen i vernebygget.

-Kva vil de hugse frå denne konserten?

-Eit lyttande, flott publikum gav oss masse energi. Og konsertlokalet er jo berre heilt rått. Vi kjem gjerne tilbake hit, meddelte dei grenselaust dyktige strykarane.

(Stod i Sunnmørsposten 17. oktober 2009, trykt her etter avtale med Gunnar Wiik.)



Ishavskveld

Den tradisjonelle ishavskvelden ved Ishavsmuseet, som del av den årlege Hareidstemna, vart avvikla onsdag 14. oktober – med fleire tungtvegande programinnslag.

Øystein Orten: Eitt av innslaga var ei boklansering med lokalt tilsnitt. Det Norske Samlaget har i år gitt ut boka *Himmelen over Shetland. Historier om motstand og eksil 1940-45*, ført i pennen av Hareid-lektoren Øystein Orten. Forfatteren orienterte om skrivearbeidet og las utdrag frå boka.

På smussomslaget fortel forlaget at i boka møter lesaren mange dramatiske lagnader. I skrivande stund har eg ikkje hatt høve til å lese heile boka i samanheng. Men berre ved rask gjennomblading kan ein konstatere at namna ein finn i boka representerar nok av både dramatik og tragedier: Jan Baalsrud og Shetlands-Larsen – og namn med lokal tilknytning: Martin Linge, Joachim Rønneberg, Harald Torsvik, Palmar Bjørnøy, Ragnar Ulstein, Charles Remø og fleire andre.



Øystein Orten. Foto: Jønsson

Boka har med ei imponerende liste over informantar, blant dei finn ein også to med særleg nær tilknytning til ishavsnæringa og Ishavsmuseet: Ola Jarle Bigseth og Arnljot Brandal – begge tidlegare ishavsskipperar. Forfatteren var så absolutt på heimebane under presentasjonen av boka under ishavskvelden.

Ei sentral kjelde for forfatteren har vore dagbøkene til styrmann og seinare skipper Johannes O. Rise frå Hareid. I april 1940 var han i Vestisen som førsteskyttar på *Furenak* og på ettersommaren same året var han styrmann på *Veslekari* på avløysingsturen til Nordaust-Grønland. Skipper var Johan P. Brandal (Runne-Johan). Som kjent vart *Veslekari* oppbrakt av marinefartøyet *Fridtjof Nansen* og sett inn i krigsteneste, i forsyning til Jan Mayen og som bergingsfartøy i Reykjavik. Krigstenesta gjekk hardt ut over familien Brandal. Far Johan P. Brandal døydde på sjukehus på Island etter ein operasjon. Sonen Jens Karsten kom vekk med dampbåten *Borgund* under fisketransport mellom Island og Skottland.

Johannes O. Rise stod om bord i *Veslekari* til britane overtok skuta seinare under krigen. Dagbøkene hans er forvitneleg lesnad. I tillegg til alt det maritime skreiv Rise også om at i Reykjavik-tida var somme frå *Veslekari*-mannskapet på søndagsutflukter til kjende turistmål som Gullfoss og Tingvellir. Sonen Lidvar Rise er ein av Orten sine informantar. Etter minnet mitt kommenterte Lidvar ein gong faren sitt opphald i Reykjavik: Skulle ein først i krigsteneste, kunne ein knapt få det betre enn *Veslekari*-mannskapet hadde det der.

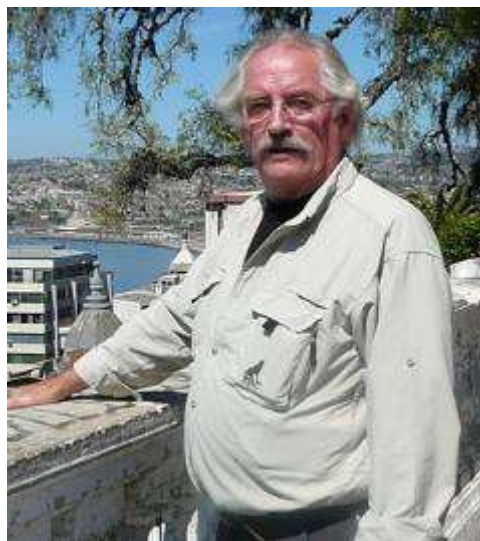
Elles fanga namnet Abraham Mahler mi interesse i særleg grad. Mahler var ein 22 år gammal norsk jøde frå Trondheim. Hausten 1942 var han komen til Volda for å ta to-årig handelsgymnas på eitt år. I det normalt frededelege Volda fanst det eit låsbart rom i kjellaren i det sentralt plasserte handelsskulehuset, tenkt til bruk som drukkenskapsarrest. Mahler hadde vore skuleelev og hybelbuar i Volda i knapt to månader då okkupasjonsmakta slo til mot jødane. Mahler vart arrestert og tilbrakte ventetid i arrestlokalet medan undervisninga for handelsgymnasiastane gjekk føre seg i etasjen over arrestlokalet. Auschwitz viste seg å bli endestasjon for Mahler.

Eg ser fram til å kunne lese boka i samanheng – i ro og mak, og med høve til meir ettertanke.

Hallvard Holm: Eg meiner å kunne rekne den utflytte hareidingen Hallvard Holm som ein gammal kjenning. I lærarskuletida hadde han undervisningspraksis i klassen der eg gjekk på folkeskule i Volda. Nærare to tiår seinare var han min overordna som skulesjef i Vanylven. Etter den tid har han tilbrakt lang tid som skulesjef i Longyearbyen. I dei seinare år har vegane vår kryssa kvarandre ei rekkje gonger i Brandal, så også ved denne ishavskvelden.

Denne gongen heldt Holm eit langt foredrag – så vidt eg kunne sjå utan noko som likna eit manuskript – om Svalbards historie og historier, ein grenseoppgang mellom fakta og myter i Svalbard si eldre historie. Foredraget bar preg av store kunnskapar om Svalbard si historie. Like eins bar Holm sitt foredrag preg av den rutinerte talaren si evne til digresjonar og broderingar og likevel kome tilbake til ei hovudlinje og føre foredraget fram til ein konklusjon.

Holm bråstarta med ei opplysning som sikkert fekk fleire av tilhøyrarane til å heve augebrynene. Han spurde forsamlinga om kven som var første nordmann som sette sin fot på Nordpolen. Svaret er Ragnar Thorseth. Nansen nådde aldri Nordpolen og Amundsen flaug over polpunktet med luftskip.



Hallvard Holm

Holm tok også eit lite oppgjær med Helge Ingstad for boktittelen *Landet med de kalde kyster*. I samanlikning med andre områder på same breiddegrad er det mildt på Svalbard. Han meinte at Ingstad heller burde ha kalla boka si 'Landet med de milde kyster'. Holm tok også for seg den seigliga hollendermyten. Den går ut på at nederlandske kvalfangarar busette seg på Svalbard for fleire hundre år sidan og bygde ut lokalsamfunn med alle den tids samfunnsfunksjonar, medrekna både kyrkje og bordell. Holm ga ei vesentleg meir nøktern framstilling av omfanget av den nederlandske verksemda. Holm heldt seg for det meste i tida før sunnmøringane starta si verksemd ved Kongsfjorden under første verdskrig. Men han tok også nokre streif fram til 1930, då *Bratvaag* av Ålesund fann restane av den svenske Andreekspedisjonen på Kvitøya.

Harald Knutsen: Det tredje programinnslaget var ved Harald Knutsen, som mimra om sin første ishavstur. Turen gjekk til Svalbard med *Minna* på ekspedisjon for Norsk Polarinstitut. Eg veit ikkje om eg fekk med meg tidsrelasjonane i Harald si forteljing, men Harald skal ha vore 13 år. Då må turen ha vore rundt 1956. Ingolf Røren var skipper, og Åge Røren, son til Ingolf, fekk vere med faren. Harald greidde å mase seg til å få bli med, han også. På grunn av alder hadde dei to svært unge førstereisgutane neppe nokon formelle plikter under turen. Men dei vart sett i arbeid der dei kunne gjere nytte for seg, Harald som messegut. Etter eiga utsegn skrella han to bytter poteter kvar dag, - så å seie medan han spydde over bord. Dei to førstereisgutane måtte også gjennom høvelege porsjonar av dei 'prøvelsar' som debutantar på sjøen normalt må gjennomgå.

Blues: Ishavskveldane har vanlegvis eitt eller fleire musikkinnslag. Denne gongen stod The Red Roosters Blues Band frå Volda for det musikalske. Ein av musikarane var den utflytte brandalingen Per Arne Brandal. Dei andre var Stein Hjelle, Svein Hunnes og Vebjørn Vestre. Dei spelte behageleg musikk, og i mellom musikkinnslaga småvrøvla dei, slik det kanskje er vanleg i bluesmiljøa. I Brandal krinsa ein del av det uhøgtidelege mellompratet omkring det

nye vernebygget over Aarvak. Frontfigur Stein Hjelle – slektning av ishavsskipperane Peder Hjelle og Mathias Hjelle frå Dalsfjord - forklarte velvillig at naust er det same som 'båtgarasje'. Programleiar Webjørn Landmark repliserte kjapt at i Brandal veit dei godt kva naust er, for der har dei bygt naust til ein kostnad av ti millionar. Elles ønskte han bandet velkome tilbake til Brandal ved eit seinare høve for å halde konsert i vernebygget.

Som vanleg inneheldt kvelden også pratepause med kaffi og kaker. Øystein Orten nytta pausen til å signere bøker. Ishavsmuseet kunne igjen notere seg for mykje godt fullt hus, og det var neppe mange som drog vonbrotne heim etter ishavskvelden.

Magnus Sefland

Nytt frå KALAALLIT NUNAAT

21. juni 2009 fekk Grønland sjølstyre. På dei aller fleste område, bortsett frå det som gjeld utanriks- og tryggingsspolitikk, kan no endeleg dei 57.600 innbyggjarne på verdas største øy rå over seg sjølve, med 51 år gamle (Jakop Edvard) Kuupik Kleist som landsstyreformann. Og grønlandsk er no det offisielle språket.

I 1953 gjekk Grønland over frå å vere dansk koloni til å bli eit amt i Det Danske Rige. Etter ei folkerøysting i 1979 vart heimestyre innført, og landsstyret kunne no ta avgjerder i det meste bortsett frå utanrikspolitikk, tryggingsspolitikk, jus- og rettsvesen og valuta/økonomi. No går dei eit steg vidare på vegen mot fullt sjølstende, som nok er eit håp og eit mål for dei aller fleste grønlandarar. Heile 75 % røysta i fjor ja til sjølstyre.

Men korleis skal eit så grisgrendt land, utan veg eller bane mellom bosetningane og med eit folketal på storleik med Tromsø kunne forvalte og oppretthalde eit levedyktig velferdssamfunn på verdas største øy, ei øy som ikkje nett flyt av mjølk og honning? Det må nok meir til enn litt sauehald i sør og reke- og blåkveitefiske på Diskobukta. No er dei klare til å bygge ut meir vasskraft, og når verdsøkonomien betrar seg, kan det verte både aluminiumsfabrikk og gjenopning og nyopning av diveres gruver. For mineralar har dei og reker og fisk er der framleis i havet utanfor. --Og så vonar dei at botnen i dette havet skjuler rike oljeforekomstar.

Grønlandarane har klart seg gjennom mang ei utruleg dramatisk endring i livstilhøva sine opp gjennom historia. La oss då ynskje folket i "Menneskenes land" all mogleg lukke og hell når dei no går eit steg vidare. (Og så må kanskje Danmark stø litt opp under.)

Drøbak 04.10.09
Hallvard Holm

94 år gamle Peter Fagerhol frå Fiskå:

I Vestisen ulukkespåkå i 1917



For 75 år sidan i år – i påskehelga 1917 – skjedde ein stor tragedie i Vestisen. Sju fangstskuter kom bort i uvêret som losna 1. påskedag. 84 mann kom ikkje heimatt. Ei ufatteleg tragedie som vi ikkje kan fatte rekkevidda av. Foreldre mista søner, born mista far og forsytar, kvinner mista ektemenn og kjærestar, i mange bygder og byar vart ein plass ståande tom i venneflokk.

I år har avisene teke fram att hendingane frå den gongen i samband med at det no er 75 år sidan det skjedde. Det er naturleg nok ikkje mange att av dei som var med. Sunnmørsposten hadde ein artikkel nyleg der dei intervjuar ein dei trudde var den einaste attlevande. Skuta han var med hadde blitt heft med problem og nådde ikkje fram i tide. Det berga kanskje dei, meinte godt over 90 år gamle Bjørn Øvrelid, no busett på Hareid kvileheim.

VestAvisa har likevel funne fram til ein som var der. Snart 94 år gamle Peter Fagerhol frå Fiskå var i Vestisen denne påska. 19 år gammal hadde han mønstra på Polheim av Ålesund – ei av dei skutene som kom heimatt.

Av Vidar Parr

- Påskeaftan var det rett fint vêr. Nestensom i dag, seier Peter Fagerhol og ser utover den blanke sjøen frå stoveglaset sitt Hopeigna på Fiskå. -Men første påskedag rauk det opp med ein forferdeleg orkan. Eg trur han kom frå nordost. Veldige ismassar kom i rørsle og braut seg innover oss. - Men de kom velberga frå det? - Ja, vi kom heimatt. Men skuta fekk mykje skade. Rekka blei nedbroten og vi fekk lekkasje. Dessutan var det kolossalt med ising. Over alt isa det ned etter kvart som drevet kom innover skuta skuta. - Vart uvêret langvarig? - Det var verst første påskedag, men også i dagane etterpå var det stritt. Vi låg og baksa i to døgn på utsida av isen før vi sette kursen heimover. - Så de drog heim etter det som skjedde? - Ja, skuta hadde fått så mykje skade at det ikkje var anna til. Det var ikkje å tenkje på å gå inn i isen.

Først både fram og tilbake

Frå andre kjelder kjenner vi til at Polheim var første skuta både som gjekk og kom att. Ishavshistorikaren Odd Vollan fortel med fyrbøtar Hans E. Knutsen på Polheim som kjelde, at dei gjekk frå Ålesund som første båt 19. mars. Dei kom til feltet 24. mars, men såg ikkje sel. Dei hadde med ein ekstra fangstbåt som kunne brukast til kvalfangst om det skulle bli lite av sel. Dei heldt seg derfor på utsida av isen for å sjå etter kval. Palmesøndag sokk temperaturen til -40 grader og det rauk opp til storm. - Eg hugsar denne fangstbåten vi hadde med, seier Peter Fagerhol. -Men på grunn av ising var vi glade dess vi fekk han over rekka.

Kontakt med andre

Stormen spakna fram mot sjølve påskehelga, men kom altså att med full styrke påskedagen. Fyrbøtar Knutsen på Polheim har fortalt til Odd Vollan litt av det som skjedde. M.a. Slo dei ut rekkebordet på babord side for at sjøen kunne grå fritt. Dei måtte ty til dekkspumpene og surre mannskapet fast til byssedørene for at dei skulle greie å halde pumpene i gang. Om pumpene fortel Peter Fagerhol: Vi hadde eit spesielt amerikansk kol på denne turen. Dette la seg til og tetta lensepumpene. Eg hugsar at fangstfolk måtte maskina for å handpumpe før vi fekk dei i orden att. Skutene hadde dampmaskin. Men for å spare på kolet nytta vi mykje segl både under overfarten og elles.

Knutsen og skipperen på Polheim, Severin Hessen, har fortalt at dei hadde kontakt med andre skuter – sist påskeaftan. -Eg kan ikkje hugse alle namna så godt lenger, seier Peter Fagerhol. -

Men eg hugsar at mannskap frå ei skute var om bord til oss for å slipe knivane sine. Dei hadde reist frå slipeverktøyet sitt heime. Etter det kan eg ikkje minnst at vi hadde kontakt med nokon.

Ottast ein tragedie

Fyrbøtar Knutsen fortel i artikkelen til Vollen at dei i 8 timar gjekk i sikksakk og leita etter andre båtar utan å sjå noko. -De forstod altså at det kunne ha skjedd ein tragedie? - Med det skavêret som var, var det vel å vente at det skulle skje eitkvart, seier Peter, men dette var før radiotelefonen si tid. Ein hadde berre augene å lite på og dei såg ingen ting. Eg hugsar at det gjekk friskt på heimturen også, Vi hadde uvanleg god bør.

Og Polheim kom til Ålesund alt 20. april, knapt ein månad etter at dei hadde drege og berre 12 dagar etter påskedagen som i 1917 fall på 8. april. Dei kunne då fortelje om uvêret, men førebels var det uvissa som rådde. Først ut på hausten vart det sett i gong organisert leiting i det Flemsøy blei sendt nordover. Men det var lite dei fann. Kva som har skjedd med dei ulike skutene blir difor gissing, men ein går utifrå at den veldige orkanen i påskehelga gjorde det av med dei. Det skulle altså gå fire månader før leiting vart sett i verk. Peder K. Eikrem frå Volda har i eit intervju i avisa Møre for 30 år sidan fortalt om hendingane. Han var mannskap på Skansen – ei anna av skutene som kom heim. I intervjuet fortel han at han etter heimkoma i juli nemnde det forferdeleg uvêret til ein kam erat og sa at han ottast at skutene som ikkje hadde kome heim, hadde forlist. Kameraten spurde spurde då om han hadde vorte galen som kunne snakke slik. Det ville få folk til å tru det verste. - Og når dei har syrgt seg halvt i hel, kjem skutene heimatt, sa kameraten.

Etter dette nemnde ikkje Eikrem hendingane på meir enn 45 år, og då altså i eit intervju med Møre. Peter Fagerhol har artikkelen utklipt. - Slik Eikrem fortel det der, slik var det , seier han.

Eventyrlyst

Fagerhol var 19 år i 1917. Kva fekk ein ungdom frå Vanylven til å dra opp i Vestisen, var det mangel på arbeid heime? -Nei, eg trur vel eg kunne fått meg noko å gjere heime også. Det var vel helst ei slags eventyrlyst, vil eg tru, smiler han. - Og von om å tene gode pengar? - Dette med pengane var no så opp og ned. På den turen vi no snakkar om vart det lite og inkje. Men vi gjekk til Stretet seinare same året. - Så du tok ikkje skrekken? - Nei, eg gjorde vel ikkje det. Men på denne turen i Stretet gjorde vi det bra. Minnest eg ikkje feil, hadde vi 1300 kroner etter den turen. - Det måtte vel vere godt med pengar i 1917? - Ja, det var bra. Men året etter var det bomtur. Vi hadde kome opp og ein kar skulle hoppe ned på isen og feste eit isanker. Han hoppa, det var mest som styggeferde å rekne og knekte foten. Det var ikkje anna å gjere enn å gå heim. Så det vart ikkje rare fortene det året.

Hugsar godt

Peter Fagerhol fyller 94 år no i mai. Framleis er minnet og tanken klår. På bordet ved sida av godstolen ligg bunkar med bøker og aviser, som viser at han følgjer betre med enn dei fleste. Brillene ligg der, men det er ikkje nødvendig å nytte dei heile tida. Det er høyrsele som sviktar. Dette gjer det litt vanskeleg å føre ein samtale utan tekniske hjelpemiddel. Føtene er heller ikkje kva dei var, seier han. Men framleis er dei såpass at han ruslar ute og kan gjere eit og anna.

-Og no er du ein av dei siste som var med der oppe for 75 år sidan, var du yngstemann om bord

- Eg var av dei yngste, Ein som heitte Nøringset frå Hessa var på same alder, kanskje litt yngre. Han kom bort under krigen i samband med shetlandsfart. Om eg er den siste? Det kan

i alle fall ikkje vere mange att av oss. Men sikker på det kan ein ikkje vere, seier Fagerhol. Han tenkjer på intervjuet i Sunnmørsposten der Bjørn Øvrelid vart utropt til den siste. Det var nok det som fekk Peter til å fortelje om desse hendingane, noko han elles ikkje har tala så høgt om tidlegare. Høgt talar han ikkje no heller. Det ligg liksom ikkje føre han, det. (Trykt etter avtale med Vidar Parr)

Litt om helseutfordringar i polarstrøk.

Forkjøling og influensa var ukjende fenomen i polarstrøk i gamle dagar. Slik og med dei vanlegasta barnesjukdomane. Det var den ”den kvite mann” som hadde med seg desse, som så mangt anna, då han kom på ”besøk” første gongen, sjukdomar som gjorde umåteleg skade mellom folk som ikkje hadde det same immunforsvaret som dei tilreisande ”gjestane”.

Vi vart heller ikkje forkjøla på Svalbard om vinteren før i tida. Siste båt etter sommarsesongen gjekk som regel ”ned til Norge”, eller berre ”ned”, som vi sa, før 15. november. I alle år var det syselmannsskøyta ”Nordsyssel” og seinare gode, gamle ”Polarstar” med Johan Holstad ved roret. Den 15. november fauk assuransepremien i veret. Mørker, mangelfulle kart og draft, verken Decca, Loran C eller GPS, drivis og lav isklasse, gjorde at dei andre skutene, kolbåtane, måtte karre seg heim i god tid før denne datoen. Og så kom det ingen båt over ”det øde hav” igjen før i mai-juni året etter, alt etter som istilhøva var. Nokre gonger leid det heilt fram mot Jonsok før første båt viste seg ute i Isfjorden og vi endeleg kunne lese brev og aviser eller ete appelsiner og anna frukt som vi ikkje hadde sett sidan jul.



Det hende vi møtte første båt der den låg og stanga i iskanten langt ute i Isfjorden. Med hundespann og med hest og slede køyrde vi heim postsekkar og etterlengta ferskvarer.

Johan Holstad til rors på Polarstar.

I 6-7 månader var vi totalt isolerte med all den trivsel og alle dei utfordringane det ga. Og som sagt, ingen var forkjøla. Bassiluskane trivdes ikkje i det turre og kalde klimaet.

Men så hende det at vi fekk besøk av eit postfly. Det gjekk ut melding på NRK at den eller den dagen skulle det gå fly til Svalbard og post kunne sendast post restante til Andøya Flystasjon. Det kom alltid to fly i fylgje, det eine for å sikre det andre, for dette var tøff flyging på svartaste vinteren. Dersom tilhøva var slik at det ikkje let seg gjere å lande, hende det at dei flaug lavt over isen på bayen og kasta ut postsekkane. Og der var det brev, brev frå mor og andre, som med kjærleg helsing hadde hosta nokre millionar virus ned i konvolutten, limt godt igjen og sendt det avgarde. Og så opna vi breva, og ut fauk ”småkrypa” med eit

resultat som verken avsender eller mottakar ynskte. Tappa som vi var for C-vitamin, D-vitamin og alt anna sunt, hadde vi lite å setje i mot.

Andre gonger landa flya på den provisoriske flystripe inne i Adventdalen, med berre månelys og nokre gruelampar til å lyse opp landingsstripa.

Ved eit høve vart begge flya ståande inne i dalen i eit par døgn. Det var så kaldt at dei fekk ikkje start då dei skulle returnere. Dei måtte bygge inne motorane med store telt og fyre opp eit par aggregat til oppvarming. I mellomtida budde flymannskapa saman med oss på Funksjonærmessa, og få dagar etter at dei drog igjen, låg eit par hundre mann i den vesle gruvebyen rett ut av influensa.

Så det er altså ikkje heilt sant at det aldri fanst forkjøling eller influensa vinterstid på Svalbard i gamle dagar. Men det var ikkje ofte. No, med all flytrafikken heile året, vert folk der angripne av dei same epidemiane som herjar resten av verda.

--

Av alle plager fangstfolk og oppdagingsreisande kunne få under ei overvintring i Arktis, var nok **skjørbruk** det dei frykta mest. Årsaka kjende dei ikkje til og difor kunne dei heller ikkje verje seg mot denne grå pesten som drap langsomt og tilfeldig. Gommane blødde, tennene losna og den allmenne helsetilstanden vart stadig verre, til vedkomande slokna og kameratane måtte hakke opp ei grav, dersom dei hadde krefter til det, eller dei la kroppen ut i gangen der rev og bjørn ikkje kom til for å gnage på liket. I fleire månader måtte så den einsame fangstmannen gå tett forbi den stivfrosne kroppen til kameraten kvar gong han skulle ut av eller inn i den primitive hytta. Men han hadde lova kameraten før han døydde å få han heil heim og i kristen jord.

Lenge trudde dei at latskap kunne vere ei årsak til skjørbruk, og der er historier om at dei andre på fangstlaget jaga den sjuke ut av køya og tvinga han til lange springmarsjar eller til å drage ein slede lasta med stein rundt hytta, gong etter gong. Likevel døydde den sjuke. "Latskapen" tok til slutt overhand.

Den skotske lækjaren James Lind (1716-1794) oppdaga at inntak av sitronsaft kunne lækje skjørbruk, og verdas fremste navigatør den gongen, James Cook (1728 -1779), eksperimenterte med å gje mannskapet sitt fersk frukt, grønnsaker og sitronsaft. Og dei friskna til og kom seg på beina att.

Men dette visste ikkje fangstfolka på Svalbard noko om. Dei visste nok at like bak fangsthytta var der eit rikt planteliv, men dei visste ikkje at skjørbuksurten var etande og reine medisinen, rik som den er på C-vitamin. Dei visste ikkje om C-vitamin. Dei visste heller ikkje at innhaldet i reinsdyrsmagen kunne vere ein effektiv medisin. Helge Ingstad fortel om det frå det nordlege Canada, og på Grønland fortel folk at det ein fangar først bar med seg heim etter å ha avliva eit reinsdyr, var nettopp vomma med alt sitt innhald av vitaminrike "grønsaker". Kjøtet kunne han hente seinare, men reinsdyrvomma tok han på ryggen heim til leiren og til storfamilien.

Neste gong du er på Svalbard så kan du kanskje ta deg ein tur over til Kapp Thorsen og helse på Harald Solheim som har budd der som fangstmann i meir enn 30 år. Er du heldig så kan du kanskje få deg ei skei av innhaldet frå ein reinsdyrsmage. Det hender at han har ei vom hengande, full av vitaminrik salat.

Så sant dei hadde tilgang til det, så åt både naturfolka og fangstfolka ferskt kjøt. Inuitane åt det ofte rått. Både hud og spekk av kval, varmt blod og lever frå sel og innmat frå reinsdyr. Det hende vel at også folk på overvintringsfangst åt rått kjøt, men som oftast vart maten steikt eller kokt. Blodpannekaker og steikt lever. Dei visste at fersk mat, og innmat, var det beste.

Det hende at fangstfolk tok med seg eit kvartel med moltebær. Ei skei for dag gjennom den strengaste vinteren. Eller dei let erter spire. Dei hadde erfart at alt dette hjalp.

Sjøl om dei gamle hardhausane, som ikkje var så gamle den gongen, åt bort imot all slag innmat av dyra dei fanga, og til og med revekjøt og hundekjøt når nauda var størst, så åt dei likevel ikkje **isbjørnlever** eller **hundelever**. Det var livsfarleg. Reine gifta. Det hadde dei både høyrte og sett. Berre du smakte litt på den lekraste isbjørnlevra, så vart du sjuk. Åt du mykje av den, så kunne det gå reint ille. Huda losna og ramla av. Sjøl fotsålane vart liggande att i strømpene. Og resultatet var ofte ein sikker og pinefull død. No veit vi årsaka: Forgifting av ein alt for stor dose A-vitamin.



Hundelever var kanhende ein ennå sjeldnare rett enn isbjørnlever. Men minst like giftig. Og det var nettopp hundelevera australiaren Charles Mawson og dei to kameratane hans tykte var det beste på dei magre og utpinte hundane som dei måtte avlive og ete i Antarktis i 1912. Med dramatisk resultat. Fangstfolka hadde og lært at isbjørnbiffen måtte dei steike godt. Isbjørnkjøt smakte nok ikkje så godt rått, men i tillegg til at det smaker betre steikt eller kokt, så tek du livet av eventuelle **trikinar** når du gjennomsteiker det, eller om du frys det djupt nok og lenge nok. Kan hende visste ikkje gamlekarane



dette, og likevel høyrer vi ikkje om nokon som vi med sikkerheit kan seie har døydd av trikinose. (Om det var det som tok knekken på Andrée og dei to kameratane hans i 1897, er nok heller tvilsamt.)

På Svalbard er isbjørnen for lengst totalfreda. Likevel hender det år om anna at det vert skote ein bjørn eller to, i sjølforsvar eller fordi ein gammal og sur hanbjørn eller ein uerfaren ungbjørn hindrar mannskapet på t.d. Hopen i å utføre sine daglege gjeremål. Desse bjørnane er det Sysselmannen som tek seg av, og dei blir skikkeleg undersøkte for å sjå om dei er infiserte av trikinar. Ofte er dei det. Skulle dei vere fri for denne rundormen, så vert kjøtet som regel selt til ein av restaurantane i Longyearbyen, som så ein sjeldan gong serverer isbjørnbiff eller isbjørncarpacio.

Ein gong vi hadde besøk av ein delegasjon frå det gamle KUD, skulle vi ha bjørnekjøtt som forrett, *Nils Pilskog (19) poserer med ein isbjørn,*

og verten på "Huset" annonserte dette om lag slik: «*Polaric*» 1950.

Sist det vart skoten ein bjørn i Longyearbyen vart det teke 38 prøver og ingen av prøvene inneheldt trikinar. Men så fann dei på å ta ei prøve til, prøve nummer 39, og der var det trikinar. Av denne bamsen som vi skal smake på i dag, tok dei heile 42 prøver utan å finne noko skummelt. Men prøve nummer 43 tok dei ikkje. Så difor må alle skrive under på at dei et denne retten på eige ansvar.

Vi lo naturlegvis godt, dei fleste, og nokre av oss hadde høyrte det same eit par gonger før. Og vi skreiv villig under på det som viste seg å vere ein fin diplom som prov på at vi hadde ete isbjørnkjøtt. Men ein av dei slipskledde og lett aldrande byråkratane frå KUD nekta plent å ta ein slik sjanse. Så han gjekk glipp av ein sjeldan matrett, og vi fekk noko å snakke om.

At **blyforgifting** kunne vere ein fare for folk som overvintra i polarstrøk, er ein relativt ny kunnskap. For inuitane var ikkje dette noko problem. Dei hadde ikkje hermetikk. Heller ikkje var dette eit problem for fangstfolka. Dei drog heller ikkje med seg så mange blekkboksar. Det meste dei hadde med var tørrvarer som mjøl, erter, kaffi og sukker og slikt. Ferskmaten rekna dei med å skaffe seg dit dei kom. Reinsdyr, moskus, bjørn og sel, og fisk om sommaren.

Men der er unntak. Det er folk som har døydd av blyforgifting frå hermetikkboksar som var lodda igjen med bly. Og gifta frå blyet har så trekt inn i maten. Umerkelg for dei som kosa seg med delikatessene. Kan hende var det blyforgifting, i kombinasjon med skjorbuk, som tok livet av deltakarane av Franklinekspedisjonen på leiting etter Nordvestpassasjen i 1845? Og ein meiner no å vite at det var blygifta svensk konserves som tok livet av alle 16 i Svenskehuset på Kapp Thorsden på Spitsbergen vinteren 1872-73.

--

Frostskader har eg venta med å nemne, for det er vel neppe ein sjukdom, men det høyrer liksom med. Vi les om folk som har måtta amputere ein finger eller ei tå, eller som har frose i hel. Heile sydpolpartiet til Scott omkom av utmatting og kulde i 1912. Det same gjorde tre av deltakarane av Danmarkekspedisjonen på Aust Grønland i 1907. Og der er mange fleire. Ennå i dag vert det diskutert kor mykje Peter Freuchen måtte skjere vekk av venstre foten sin for å berge livet under den 5. Thuleekspedisjonen i 1923.

I mi tid på Svalbard måtte ein ungdom amputere alle fingrane etter at han vart liggande ute i sterk kulde etter eit skuteruhell. Like ved vegen inn til Gruve 7. --Ein annan ungdom fraus til døde berre nokre få hundre meter frå heimehusa i Longyearbyen. --Eit kjærastepar fraus i hel

i armane på kvarandre i ei opa råk i Tempelfjorden. –For å nemne nokre av hendingane der den nådelause arktiske naturen avgjorde utfallet.

Så heilt uvanleg er det diverre ikkje at kulden fører til varige mein eller at den tek liv, også i dag.

--

I vår tid er korkje hundelever eller isbjørnlever noko problem, heller ikkje blyforgifta hermetikk eller trikinar, og slett ikkje skjørbuk. Men kulden og uveret er like farleg som før og naturen kan vere like brutal, som alltid. Og i dag blir folk på Svalbard like forkjøla og dei får like ofte influensa som folk på fastlandet. Det er prisen dei lyt betale for fly frå fastlandet mest kvar dag, til tider fleire gonger for dag, heile året gjennom.

Og no vert folk i Longyearbyen også vaksinerte mot svineinfluensa.

I ”gamle dagar” derimot, sjøl om det var kaldare enn i dag og sjøl om vi ikkje hadde appelsiner eller andre sydfrukter, så vart vi ikkje forkjøla. Ikkje før dei etterlengta postflya kom med brev og kjærlege helsingar frå mor eller frå kjærasten på fastlandet.

Men **polarbasillen** fekk vi i oss, den gongen som no, og mot den fins det ingen vaksine.

Drøbak 29. 11. 2009
Hallvard Holm

Trikinar i Stretet

Det var eingong Hau-Johan hadde med seg ein stuert i Stretet som var utdanna kokk.

Dei låg på sommarfangst og hadde ei fin tid.

Ein dag såg dei ein isbjørn inne på isen, og Hau-Johan gav ordre til skyttarane at dei måtte kome seg av garde inn over isen og skyte bjørnen. Hau-Johan ville ha isbjørnkjøt til kvelds.

Den nyutdanna stuerten protesterte kraftig. Han visste at isbjørnen ofte var infisert med trikinar. Og han hadde lært kor farleg det var å få i seg trikinar om ikkje kjøtet var omhyggeleg og grundig steikt. Men protestane nytta ikkje. For Hau-Johan sa: Der kan vere so mykje trekanine der berre vil, ej skal ha isbjørnkjøt!

Ein Vesteristur!

På ein Vesteristur var der om bord i *Brandal* ein fargeklatt av ein mess. Som fyrstereisguta flest, var messen både troskuldig og godtruande.

Då det nærma seg påske, gikk praten kring messebordet om at tida nærma seg for påsketelegram heim.

Messen blei spurd om ikkje han også skulle sende telegram, då vi for lengst hadde forstått at han hadde ei jente som arbeidde på sjukehuset på Nordfjordeid.

”Jau, saktens”, han hadde tenkt seg det han og. Det var berre det at han aldri hadde sendt noko telegram før, så framgangsmåten og ellers korleis han skulle sette det opp, det var han ikkje kjend med.



Men hjelpsemd til å sette opp eit telegram, skulle det ikkje mangle på.

Fantasien til hjelpesmennene var både stor og innhaldsrik, så telegrammet vart noko i lengste laget, tykte han skipper Mur.

Messen lurte noko seinare på om han hadde sendt telegrammet, men fekk til svar at han måtte kome og fylgje han opp i bestikken.

Komne opp i bestikken vilde han Mur vite om det var seg slik, at han hadde ei jente på Nordfjordeid. Jau, slik var det.

Han Mur tok så fram blyanten og lot messen forstå, at der var enkelte ting i teksta som ikkje sømde seg å lese opp over radio, så han måtte stryke litt her og der.

Messen sa ikkje noko særleg til det, men då han Mur kom til uttrykket ”Din hengivne og inderlig elskende”, slo messen knyttneven i bestikkbordet og varskudde høglydt i frå, at no var det nok!

Han Mur hadde ver så god å sende resten, slik som det var oppsett!

Skuter som forliste - 16.

M/K eller S/S ? *Randi* forliste i Danskestredet den 11. juli 1935. Skuta var eigd av Andreas Klungsøyr, Tjørvåg, 38 år gamal. Han var og 1. skyttar på turen. Skipper var Ingebrekt Follestad frå Hareid, og maskinist Alf Flusund frå Flusund i Herøy.

Randi var bygd i Hardanger i 1914. Bruttotonnasjen var 52,37 og netto 17,21.

Sjøforklaringa vart halden ved generalkonsulatet i Reykjavik den 22. juli 1935 og vart leia av generalkonsul W. Fegth.

Saman med sjøforklaringa fylgjer og Forlisberegning pr M/K *Randi* i si heilheit.

God lesnad!

Eg vil samstundes ved årets slutt ynskje alle lesarane av Isflaket ei retteleg God Jul og eit Godt Nytt År!

Sigbjørn K. Rosbach Røren
Ålesund

Sjøforklaring
(angående forlis i åpen sjø.)

Skjema A.

Sjøs skib "Randi"
Hjemsted Aalesund

Kjenningssignal M.L.C.N.
Brutto tonn 5227
Netto tonn 17²¹/100

Utskrift

av

Sjøforklaring

general
avholdt for — konsulatet — ~~generalkonsulatet~~ i Reykjavik den 22/7 1935

administrert av fungerende generalkonsul W. Fegth

med bisidderne: {

i anledning av ovennevnte skibs forlis ~~på 11/7. 1935~~ under selfangst i Danskestrødet
til den 11/7. 1935

Førerens navn og adresse Ingabrekt Follstad, Hareide, Aalesund.

Rederiets navn og adresse Andreas Alungør, Herøy (Tjervåg)

Skibets klasse Klasseinstitusjon Norsk Sjøkontroll

Er føreren medeier? nei For hvormeget?

Last, ballast (art, mengde og fordeling) 54 dyr, av ballast en del brennselsolje

Dekklast (art, mengde og høide over hoveddekk) {

Dyppg. ved avgang: forut , akterut , Frihord: styrbord , bakkbord

Antall av besetning på reisen 11 Antall av passagerer 0

— efter skibets bemanningsopgave 11

Er nogen omkommet? (Oppgi navn alder og hjemsted) nei

Merk. Dagbøkene skal has tilstede og sammenholdes med den kun av skibsføreren undertegnede utskrift, som indleveres i henhold til sjøfartslovens § 40.
Ingen må påhøre andres forklaringer og ingen noen enn føreren bør påhøre dagboksutskriftens oplesning.
Edfestelsen skjer som regel først efterat samtlige vidner har forklart sig. Skibsføreren edfestes ikke.
Se forøvrig utenriksinstruksen av 10de aug. 1923, §§ 89 og 92 med kommentar og sjøfartslovens §§ 40, 319—322, samt §§ 324 og 325. Kfr. også lov om statskontroll med skibes sjødyktighet av 1903 § 19.

O.F.A. — IV 20.

Ved levering av utskrifter av sjøforklaringer angående forlis i åpen sjø bør dette skjema alltid benyttes. I tilfelle forklaringens omfang gjør det påkrevet, blir det nødvendige papir å innhefte i nærværende ark, hvorefter det hele gjennemføres og forsegles. Utskriften påbegynnes på 2den side.

Spørsmål.

(Til lettelse for konsulen — sjøretten — hitsettes nedenfor en del spørsmål til foreleggelse for føreren og vidneene. Da disse spørsmål er beregnet på de almindeligst forekommende tilfelle, forutsettes det imidlertid, at konsulen — sjøretten — ved sin benyttelse av dem på den ene side utelater, hvad der i det foreliggende tilfelle ikke måtte passe, og på den annen side fremsetter eventuelt nødvendige tilleggsspørsmål, avpasset efter vedkommende ulykkes nærmere omstendigheter, for derved best mulig å bringe ulykkens årsak og omfang på det rene.)

Sådanne tilleggsspørsmål bør fremsettes i forbindelse med de spørsmål, med hvilke de efter sit innhold nærmest hører sammen. Tilleggsspørsmålene inntas in extenso i utskriften og betegnes foruten med vedkommende nr. også med litr. a. henholdsvis c. osv.)

1. Hvorledes foregikk ulykken? (En sammenhengende fremstilling.) 2. Var der noen feil eller mangel ved skibets forfatning ved avgang fra siste havn? 3. Var instrumenter og den øvrige utrustning tilstrekkelig og i orden? 4. Hvorfor var bemanningen ikke overensstemmende med bemannings-skalaen? Hvor mange mann var der på vekten foruten vakthavende styrmann? 5. Hvorledes var båtene anbragt og utstyret og med hvilke andre redningsredskaper var skibet forsynt? Fremgår det av dagboken, at de foreskrevne båtøvelser er avholdt? Når blev siste båtøvelse avholdt? 6. Hvad var fartoets vanlige inntagende av tung last? Hvor meget havdes inne siste reise? Var fartoet overlastet? 7. Hvorledes var lasten eller — i tilfelle — dekkslasten eller ballasten fordelt og sikret? 8. I tilfelle av kornlast eller annen lignende løs last, hvorledes var skotter og støtter? (Dimensjoner og plassering.) 9. I tilfelle av trelast, hvor stor var rumslasten og hvor stor var dekkslasten? Hadde skibet slagside da reisen tiltrådtes, i tilfelle hvor stor og til hvilken side? Eller var det rankt? Hvor stor var bunkersbeholdningen ved avgangen og hvorledes var den fordelt? Var vannballast tatt inn etter avgangen og i tilfelle hvor meget? 10. Hvor mange og hvor store lukeåpninger var der og hvorledes var de skalket? Hvor mange iverskille skjærestokker var der i hver lukeåpning? Var disse skjærestokker fastsatte med skruer i lukekarmen? Var lukerne av tre eller jern og hvor mange presseoninger var der på dem? Var de sikret med bommer? Hadde skibet tonnåpninger? Hvor befant de sig og hvorledes var de lukket? 11. Hvor meget lekket fartoet i havn og under seil eller gang? Hvor ofte blev pelling foretatt? 12. Hvorledes opstod lekkagen og hvor stor var den, før skibet blev forlatt? 13. Hadde man tidligere merket nogen begynnelse i dekket (dekkspalterne) eller skroget med minimalt eller lignende tunge varer? Hadde platerne nogensinne slått buler, eller var de nogensinne sprukne? Hadde ballastlankene vist sig lette siden siste besiktelse blev foretatt? 14. Når blev fartoet sist doksatt? Blev der da foretatt eftersyn av bunnventiler, røret med lukker og topper og — i tilfelle — metallbuden? Har fartoet senere været på grunn? 15. Når blev styreanordningen sist besiktet (reparert)? 16. Hvad mangler føreren (vidnet) av tøl for — i tilfelle — å kunne hjemsendes? 17. Hvorledes og av hvem reddedes besetningen? Var redningen forbundet med fare for redningsmennenes liv? Hvad var disse navne, stillinger og adresser? 18. Kan der gis opplysninger om noget annet av interesse vedrørende forliset? 19. Hvad var efter førerens (vidnets) mening årsaken til ulykken? 20. Har besidderne noget å bemerke til førerens (vidnets) forklaring, eller til måten hvorpå dagboken er ført, eller har de noget spørsmål, som de ønsker stillet?

Aar 1935, den 22. juli avholdtes efter berammelse sjøfor-
klaring på det kgl. norske generalkonsulat i Reykjavik i anledning
av at ovennevnte fartøi under selfangst i Danskestrødet den 11.ds.
blev skrudd ned av isen og sank under isen.

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

Fremstod skibets fører Ingebrekt Follestad som forklarte at
han var fører av selfanger "Randi" av Aalesund på 5237 br.tonn og
17²¹ /100 n.reg.tonn og med kjenningsignal M.L.C.N. "Randi" var bygd
i Hardanger i 1914 og hadde siste gang gjennomgått besiktigelse i
Norsk Sjøkontroll, senest i mai måned i år. (Dette var dog ikke klasser-
besiktigelse). Besetningen utgjorde 11 mann. "Randi" avgikk fra Aale-
sund(Fosnavåg) den 3/6 med salt, vann, proviant og utstyr og det nød-
vendige brennstoff og olje. Skibet var ved avreisen i enhver henseende

i fullt sjødyktig stand. Komparenten foreviste skibets journal og fremla et utdrag av samme for såvidt angikk de på reisen inntrufne begivenheter. Utdraget var sålydende:

M/K "Randi".

Torsdag 11 juli 1935.

Ligger fremdeles fast i isen. Det er storm fra Ost og regn vi ser 2 store Isfjeld langt i le, og driver i retning Isfjellene.

Det er ikke råd til at komme vekk da isen er fremdeles tett og vi arbeider med mandskapet for at holde skuten i best mulig stilling for å unngå skade, og det har gått bra hele tiden. Det er noget forferdeligt å se hvor isen boltrer sig om en anden. Store isflak blir sundbregt, vi ser snart den ene og snart en anden av de fartøyer som ligger omkring her, bli opskrudd, og vi nærmer oss stert de store Isfjeld da isen vi ligger i driver vestover som på en elv. Er nu ganske nær Isfjeldet som er det ytterste av de 2 og det er spendende øieblikk som nu følger. Alle mand er oppe og hjælper til så godt de kan, og vi er i ferd med at ta ind Isanker og dregg for at være klar til at stikke ind i Råken som holdes i le av Isfjeldet, maskin er snart klar. Vi må da slippe vort arbeid og holde oss fast i det skuten får en voldsom skruning, det knaker og braker forferdelig, skuten løftes helt opp på isen og kantrer over på s.b. side. Mandskapet hoppet ut på isen. Jeg og stuerten holt oss fast til B.B. relling og hører mandskapet rope kom med på isen, stilken er brekket.

Denne stilling varer bare øieblikke mens vi passerer ytterste hjørne av Isfjeldet. Skuten dett ned og reiser sig. Nogen av mandskapet kom sig ombord, andre blev ført av isen ut mot råken, blev optatt av D/s "Sælis" å ført tilbake til "Randi" pr. robåt. Vi pompert men vandet stiger forferdeligt i maskinrummet og kahytten fyllest fort av vand. Båterne bringes i hast på isen, en tønne kavring noget smør (margarin) samt skibets papirer berges. Den øvrige Proviant kan man ikke få da skibet trues med undergang akter. En is er helt under skuten, fra for om mitskips og forover og holder den oppe fremme. "Sælis" som selv var i en forferdelig klemme likefør oss har sett

vår nød, og sender nogen av sitt mannskap for å hjelpe oss over til "Sælis" kl. ca 3 (Islansk). Forlater skibet da det er helt umulig for oss at bjerge det. Vi er stor takk skyldig "Sælis" skipper og mannskap som hadde anledning å være i åpent råk i lø av Isfjeldet, istedenfor, våge liv og fartøy for "Randis" mannskaps bjergning.

Med alle mand i god behold kom vi ombord i "Sælis" kl. 4.30 "Sælis" blev fast igjen og drev videre vestover, parallelt med vraket "Randi". Senere ses "Randi" liggende på siden med s.b. Relling ut av vandet, mastrene hviler mot isen.

Da isen teitet sammen gikk skuten under isen stormasten lå avbrukket med storriggen over isen.

Posseson ved forliset N.B. 66°15' L.V. 34°

"Sælis" førde oss ut av isen og satte oss ombord i "Vesta" og denne gikk til Isafjord med oss.

Røykjavik den 22 Juli 1935

(t.) Ingebrigt Follstad

fører."

Utdraget sammenholdtes med skipsjournalen og viste sig i alt væsentlig å stemme overens med samme.

Kapteinen henholdt sig til det i journalutdraget anførte og forklarte videre at man lå fast i isen, ikke langt fra Grønlandskysten, det var stor storm og regn. Man hadde før fanget en del dyr men den dag, 11. juli, hadde man nok å gjøre med å orientere sig og søke å bjerge skuten. Det hadde gått bra en tid, man drev i drivisen, men så kom man til et stort isfjell som stod stille i forhold til drivisen. Man hadde da holdt på med fortøining i isen og holdt på med å ta disse inn i håp om å kunne komme ut i en åpen råk som var i lø av isfjellet. Idet man passerte ytterste hjørne av isfjellet måtte man slippe sitt arbeid da skuta blev presset sammen av isfjellets hjørne og undervanns- og annen is, den krenget over på styrbords side og mannskapene måtte bare holde sig fast. En del av dem var allerede nede på isen og holdt på med fortøiningene (for å ta dem løs fra drvisbeltet). Så kentret skibet helt over på styrbord side og mannskapene hoppet ut på isen. Kompargenten og stuerten

var igjen ombord men holdt sig klar til å hoppe ut ved hjelp av et tang som man låret sig nedetter. De på isen ropte at vi måtte komme ned på isen, de var engstelig for oss. Denne stilling varte ikke lenge, bare idet man passerte ytterste hjørne av isfjellet. Så falt skuten ned, isen gav likesom efter, og da kom de folkene som greide det ombord igjen mens de andre blev ført med isen mot råken. D/S "Sælis" tok dem da pr. en robåt (fangstbåt) ombord til "Randi" igjen, da man måtte forsøke å berge skuta, pompe og søke å lense. Dette viste sig helt nyttesløst. Den var da allerede klemt istykker og maskinrum og kahytter fyltes fort. Man fikk da satt 2 fangstbåter ned på isen for å ha noe å redde sig i, da man ikke kunde være sikker på å få assistance. Efter å ha fått reddet en del proviant, begynte man å gå henover isen idet man trakk en båt med sig og kom efter en 1 1/2 times vandring alle i god behold over til d/s "Sælis" som tok dem ombord.

At skibet blev senket av isen skyldes efter kapteinens mening storm og uberegnelig strøm som presset isen sammen og førte skuta syd-vestover. Det hadde gjennomgående ikke vært siktbart vær, ofte voldsomt regn. Det var umulig å få styrt ut av isen, isankre og fortøininger blev slitt av fort vekk og man kom tilslutt i den situasjon som ovenfor forklart. Skibet hadde tilstrekkelig utstyr som alt var i orden, man hadde også isankre og andre fortøiningsredskap for is. Skroget var i full orden og "Randi" hadde sist vært (døkk)-slippsat i mai måned iår. Stilken, akterste stevn, var brukket av isen, blev man opmerksom på som nevnt i journalutdraget. Man hadde ikke merket noen feil eller lekkasje i plater eller skibsbunden eller sidene i det hele tatt før ulykken. Føreren fikk reddet bare arbeidstøi som han stod i og en liten koffert noen papirer etc. og andre småsaker men fikk ikke reddet noen gangklær. Besetningen reddedes av D/S "Sælis" av Tromsø, som i journalutdraget forklart. Dette skib kom selv fast i isen på grunn av redningsarbeidet, enn- skjönt det da kunde vært i åpen råk som det var i før. Det så ut til at man måtte forlate redningsskuten også, men den klarte sig nu ut allikevel og bragte de reddede over i "Vesta" av Aalesund som førte dem til Isaffjord.

Oplest og vedtatt hvorefter kapteinen avtrådte.

Fremstod som

1. vidne: Andreas Klungsør, 38 år gammel hjemmehørende i Tjervåg pr. Aalesund, 1. skytte og eier av s/s "Randi".
2. do. Alf Flusund, 21 år gammel, boende i Flusund i Sunnmøre, maskinist på s/s "Randi" og
3. do. Charles Kuldal, 21 år gammel, boende i Fosnavåg, Sunnmøre, fangstmann på "Randi".

Vidnene blev alvorlig formanet til å forklare den fulle og hele sannhet samt foreholde edens betydning og den borgerlige straff som de pådrar sig ved i noen henseende å avvike fra sannheten. Vidnene avtrådte undtagen 1. vidne, Andreas Klungsør, eier av s/s "Randi" som erklærer at han kjenner det idag fremlagte journalutdrag og fremholder videre at han har vært ishavsmann i 18 år og han så allerede flere timer i forveien isfjellet og at man måtte frykte at man vilde drive hen mot isfjellet. Han rådet da mannskapene til å ta med en del proviant og forlate skuta. Et par timer efter tørnet den også mot isfjelllets hjørne og blev hivd op på isen og blev da klemt i stykker. Da den litt efter falt ned igjen og man kom ombord igjen stod vannet høit i maskinrummet og det var ikke annet å gjøre - efter man helt forgjeves hadde forsøkt å pompe - enn å gå ned på isen og så fortsatte man henover isen som i journalutdraget forklart.

Det kolossale presse på isen, vind og strøm så det var uråd å komme ut av isen og undgå isfjellet var årsaken til at skuta blev knust og sank under isen.

Oplest og vedtatt hvorefter vidnet som ikke blev edfestet avtrådte.

Fremstod 2. vidne maskinist Alf Flusund som ikke kjente journalutdraget. Dette lestes op for ham. Han var i maskinen som holdtes varm og man håpet å være klar til å komme ut i råken, rundt hjørnet, i lø av det store isfjellet. Han stod i maskinrummet til skuta blev hivd op da man var på isfjellhjørnet. Ca. 3 minutter lå den der, falt derpå ned igjen og man gikk ombord og da stod vannet høit i maskinrummet. Pumping nyttet ikke. Maskinen kunde ikke settes igang før man hadde sjansen til å komme ut i råken, dravis og store isstykker rundt hele skuta vilde bevirket at propellen hadde brukket.

Noen (annen) manøvrering med maskinen tidligere for å komme ut av isen hadde ikke kunnet gjøres.

Oplest og vedtatt hvorefter vidnet avtrådte.

Fremstod 2. vidne, fangstmann Charles Huldal. Han kjente journalutdraget. Det var rett. Han hadde hoppet ned på isen da man drev mot det store isfjellet. Alle drev med dregg på isen for å søke å dra skuta klar av isfjellhjørnet. Vidnet ropte at de som var ombord måtte komme ned på isen; derefter hørtes knak og brak og trefliser kom op av sjøen, venteligvis var bunden eller sidene klemt i stykker. Siden falt skuta ned men da man kom ombord igjen var den 1/2 full av vann og pumping nyttet ikke. Vidnet var ikke gammel ishavsmann men så meget forstod han at det ikke var råd på noe vis å komme undav isfjellet slik som isen og strømmen drev dem. Ingen av vidnene fikk reddet noen landgangsklær.

Oplest og vedtatt hvorefter vidnene hvorav ingen hadde noe å bemærke til journalutdraget og hvorav ingen hadde hørt på den annens forklaring blev derpå edfestet.

Sjøforklaringen sluttet.

(t.) W. Fegth

fung. generalkonsul.

Utskriftens riktighet bekreftes.

DET KGL. NORSKE
GENERALKONSULAT, REYKJAVÍK

den 24. juli 1935.

Anten Gjelberg, tilhørende Lunde,
del. 12. 25. 1935

Wilhelm Fegth
fungerende generalkonsul.



Assuranseforeningen „Ishavet“

- Gjensidig -

Telegrafadress: ASSURANCEN

Telefon Nr. 1215

-----o-----

FORLISBEREGNING

pr. M/K. "R A N D I"

Forlist i Grønlandsstredet 11/7.1935.

-----ooo-----

Erstatning kasko, skibets forsikringssum.....kr. 18.750,00

do utstyr etc., assurancesum..... " 10.000,00

kr. 28.750,00

Der likvideres:

kaskopremie 1/7-11/7.1935.....kr. 29.28

renter av 1ste og annet kvartals-
premie..... " 5.07

Utbetalt Riebers Indkjøpskontor
pr. 17/9.1935..... " 2 0.000.- " 20.034.35

Restbeløpet kr. 8.715.65

- kroner OTTETUSENSYVHUNDREOGFEMTEN 65/100 -

erkjennes d.d. mottatt.-

P.t. Aalesund, den 18. september 1935.

Andr. Hvingør

Lab. og Moldes tilgodehavende 8715,65
2.479,44
Ettek på Privatbanken 6.236,21

Frå Ishavsmuseets fotoarkiv



M/S «Polstjerna», Tromsø, med god fart i Vesterisen 1966.



M/S «Signalhorn» ved kai i Brandal. Nokon som kjenner karane?

Sovepose og ryggsekk som har høyrte til John Giæver sr.

Soveposen.

Soveposen har hatt ei omflakkande historie. John Giæver sr. fekk soveposen tildelt under teneste på Royal Norwegian Airforce, Little Norway, Canada, under siste krig. Han hadde meg seg soveposen under heile krigen både i USA og Canada.



John Giæver sr. vart utnemnd til leiar for oppdraget med å gjenskape ein ny siviladministrasjon i Finnmark, som fekk kodenamnet «Mission Finnmark». Og soveposen hadde han med seg til Finnmark, Soveposen gjorde framleis nytte for seg då Giæver etter krigen vart leiar for Polarinstituttet sine ekspedisjonar til Nordaust-Grønland. Han tok med seg soveposen dit. Og han gjorde framleis nytte for seg. Han var med til Grønland både i 1955, 56, og 57. Då *M/S Polarbjørn* gjekk ned i isen utanfor Nordaust-Grønland i 1957, berga han med seg soveposen heim til Noreg.

Etter at han vart pensjonist og meir heimeverande, brukte borna ved fleire høve på forskjellige utflukter. På posen er det – kanskje av den grunn – festa eit tøymerke med namnet til John sr. si dotter Grethe Giæver.

Ryggsekken

Ryggsekken har for John sr. vore ein nyttig reiskap i heile livet hans som friluftsmann, fangstmann og polarforskar. Overalt hadde han ryggsekken med, mellom anna på alle turane til Nordaust-Grønland.

John Giæver sr.

Han var fødd i Tromsø og voks opp i Skolegata. Han vart etter kvart friluftsmann, fangstmann og polarforskar. Han var redaktør av Vesteraalens Avis og Tromsø Stiftstidende frå 1922-1929.



Under krigen gjorde han teneste 1941-1944 i det norske flyvåpenet i Canada. I spora etter den tyske retretten frå Finnmark, var det nødvendig å få på plass ein ny, norsk siviladministrasjon, ikkje minst for å hindre at sovjetiske tropper vart ståande der etter at krigen var slutt. John Giæver sr. vart utnemnd til leiar for oppdraget som fekk kodenamnet «Mission Finnmark». Han vart etter krigen leiar for Polarinstituttet sine ekspedisjonar til Nordaust-Grønland i fleire sommarsongar. Og han var leiar for den norsk-britisk-svenske ekspedisjonen til Antarktis 1949-52. Det var den første verkeleg internasjonale vitskaplege ekspedisjon til Antarktis. Ekspedisjonen vart kosta og organisert av ein komite av britiske, svenske og norske ekspertar med professor H.U. Sverdrup som formann.

Ekspedisjonen introduserte nye metodar som seinare har blitt standard og nådde store resultat. Det vart gjort ei rad vitenskaplege observasjonar. Store deler av det vestlege Dronning Mauds land var utforska og kartlagt.

John Giæver sr. skreiv mange bøker, dei fleste om polare strøk. Mange av dei vann mange lesarar og er vel verdt å lese den dag i dag.

«Isbjørnkongen» Henry Rudi i samtale med John Giæver.

Foto frå: John Giæver jr.



Her ser vi to av dugnadsarbeidarane på Ishavsmuseet.

Eit museum har mykje til felles med eit bibliotek. På biblioteket skal bøkene kjøpast inn, katalogiserast og gjerast klare for utlån. På museet skal også tusen ting gjerast med tinga og samlingane. Det er snakk om å registrere, setje i stand og plassere i lokala slik at alt er klart når publikum kjem innom for å sjå og lære.

For den som ikkje sjølv arbeider bak kulissane, er det noko nær uråd å forestille seg alt som må på plass før dørene kan opnast i museet eller bøkene vere klare til utlån i eit bibliotek. Ishavsmuseet har vore så heldige å ha mange som gjennom åra har jobba på dugnad med ulike oppgåver: bygge, reparere, male, registrere gjenstandar, banke rust osv.

Utan alt dette gratisarbeidet hadde mykje sett annleis ut.



Jens Peder Brandal registrerer gjenstandar.



Andreas Hareid malar på Aarvak.

Naturlege endringar i klimaet?

Klimaet har alltid endra seg. Men det har aldri endra seg så raskt som no. Så kan vi alltid diskutere om det er menneskeskapte eller naturlige variasjonar i vêrlaget vi er vitne til. Der har mange sterke meiningar.

For min eigen del har eg merka meg at FN sitt klimapanel (IPCC) i sin fjerde hovudrapport frå 2007 konkluderer med at Det er mykje *sannsynleg* at mennesket sine utslepp av klimagassar – særleg CO₂ - er årsak til mesteparten av den globale temperaturauken sidan midten av 1900-talet.



Teikn på dette er blant anna at middeltemperaturen på jorda har auka med om lag 0,74 °C over dei siste 100 åra og at det oftare enn før fell kraftig nedbør over dei fleste landområda.

Dette bladet har augene retta mot dei kalde stroka på jorda; Arktis og til ein viss grad Antarktis. Der har klimaendringane slege til allereie på ein svært så synleg måte. Der er temperaturauken størst.

Oppvarminga hittil har auka smeltinga i dette området ein god del, og nokre forskarar meiner havisen kan forsvinne sommarstid allereie om 20 år. Også Grønlandsisen misser masse i eit omfang som klimamodellane ikkje kan forklare.

I Antarktis er det venta mindre oppvarming enn i Arktis, men de nyaste målingane tyder på at ismassen i Antarktis også minkar sjølv om det i Aust-Antarktis ikkje er nemneverdig smelting enno.

Endringane er altså ikkje noko som kanskje ein gong kjem, endringane kan sjåast med augene, dei kan målast med instrument i dag.

Mindre is i polarområda er svært uheldig for sel og isbjørn og mange andre dyr. Det vil gjere livet vanskeleg og umogeleg for inuitane og andre urfolk med fangstkulturar. Men det vil lette transportvegane og gjere det lettare å vinne ut olje og gass i mange område.

Dersom det er utsleppet av klimagassar som er årsaka til temperaturauken på jorda, betyr det at menneska har ein finger med i spelet. Det betyr at vi har ansvaret for klimaendringane. I det ligg det også at vi kan gjere noko for å snu utviklinga. Om enn på lang sikt.

Dersom endringane i klimaet er naturlege skifte slik jorda har vore gjennom så mange gonger før, er det lite vi kan gjere anna enn å vere med på ferda og la det stå til.

Det er ikkje eit standpunkt som tiltaler meg noko særleg.

Red.

Nye bøker.

Kongelig polartokt

Kronprins Frederik, Kronprinsesse Victoria og Kronprins Haakon

Bli med tre engasjerte tronarvinger på en uforglemmelig reise i Polhavet, til Svalbard og Grønland. Gjennom egne tekster formidler de sine opplevelser og, ikke minst, sitt engasjement for områdene i nord og klimautfordringene vi står overfor.

Med seg på reisen har de invitert tre forskere, som hjelper oss å forstå klimaendringene og hvilke følger de kan gi.

Forord av Kofi Annan.

Båtar i Hareid 1877-2009

[Ottesen, Johan](#)

Omtale fra den Norske bokdatabasen

Denne boka presenterer fiskebåtar, ishavsskuter og lastebåtar som har vore i Hareid kommune frå slutten av 1800-talet og fram til i dag. Omtalen byrjar med dei eldste båtane. Dermed får ein også følgje utviklinga i båttypane frå dei første seglskutene, til dekksbåtar og fiskedampskip, og den vidare omlegginga til dieseldrivne havfiskefarty. Dei mange dampbåtane skulle i si tid også plassere Hareid mellom dei fremste fiskerikommunane i landet. I tillegg til omtalen av dei 480 båtane har boka også ein bolk som fortel om endringane i fiske og fangst det siste hundreåret. Levert av © DnBB AS

Pris: 350,-

Kalde Kyster, Ukjent Land, den norske polarhistorien

av [Erlandsen, Hans Christian](#)

forlag: **Vigmostad & Bjørke**

utgitt: **2009-01-01**

innbinding: **Innbundet**

sider: **255**

språk: **Bokmål**

isbn: **9788241905971**

Norsk polarhistorie er fortalt og gjenfortalt i et stort antall bøker gjennom mange, mange år. Her foreligger polarhistorien fortalt i ett bind som også er gjennomillustrert. Historien starter på 1840-tallet og går helt frem til vår tid. Den handler om imponerende enkeltmannsprestasjoner, ulykker og død. Men polarhistorien inneholder mer enn det. Den handler også om næringsvirksomhet, vitenskap og forskning, politikk og krig. For Norges del handler polarhistorien i tillegg om nasjonsbygging og selvhevdelse. Fridtjof Nansen og Roald Amundsen er de to bautaene i Norge. Men norsk polarhistorie er mye mer enn bragdene til

disse to. Kalde kyster - ukjent land favner helhetsbildet. Boken er rikt illustrert og har et flott gavebokformat. Levert av © DnBB AS

B

PORTO BETALT P.P AVTALE 617108/7

Omtale fra Forlagsentralen

Boken presenterer norsk polarhistorie fra startskuddet på slutten av 1800 tallet til nåtiden. Polarhistoriens begivenheter består ikke bare av ekspedisjonene men også av begivenheter innen vitenskapen, økonomien, fangsten og politikken. Har litteraturliste.

Polarhistorien som DVD og bok Tirsdag 6.oktober slippes dokumentarserien Den norske polarhistorien på DVD. Samtidig lanserer forlaget Vigmostad Bjørke boken Kalde kyster, ukjent land. Boken er skrevet av Hans Christian Erlandsen og er en del av Videomakers polarhistorieprosjekt. På hver sin måte forteller boken og dokumentarserien om hvilken betydning polarhistorien har for Norge.

Polarhistorie til det norske folk "Dokumentarserien bidrar til å fylle ut de hvite flekkene i vår kollektive hukommelse", skrev Dagsavisen etter første episode. To og et halvt års intenst arbeid er blitt til seks episoder spekket med eventyrlige fortellinger fra Norges virksomhet i polare strøk. Programleder Ole André Sivertsen geleider oss gjennom en spennende og viktig del av vår historie.

Norsk Polarhistorie på TV ” Jeg fikk hug etter å vite hvor langt landet strekker seg mot nord, og om det bor folk nord om ødemarken. Jeg tok ut på denne ferda for å undersøke landet, og for å få hvalross...”

Slik beretter sjøfareren og handelsmannen Ottar fra Hålogaland rundt år 890 og med disse ord treffer han kjernen i vår serie. Norske polarhistorier er fortellinger om mennesker som er drevet av fascinasjon, nysgjerrighet og drømmen om et bedre og rikere liv.

