



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet
Nr. 1– 2011 13 årgang kr. 50,-

Leiar:

Lærte av selfangarane, inuittane og samane.



Den 23. januar vart Nansen-Amundsen-året opna med brask og bram i Tromsø. Den polare eliten i landet var samla. Det var langt mellom representantane for det polare fotfolket på plassen mellom Framsenteret og Polaria: vanlege fangstfolk i hytte og på skute. I kaldt vintervêr heldt utanriksminister Jonas Gahr Støre opningstalen.

I år har vi to jubileum som har mykje å seie for Noreg: 10. oktober er det 150 år sidan Fridtjof Nansen vart fødd, og 14. desember er det 100 år sidan Roald Amundsen i lag med Olav Bjaaland, Helmer Hanssen, Sverre Hassel og Oscar Wisting nådde Sørpolen som dei første.

Det var for å få ei felles overbygning på jubileumsåret at Regjeringa bestemte seg for å etablere Nansen-Amundsen-året. Målet for jubileet er å spreie kunnskap og engasjement kring Nansen og Amundsen og det dei gjorde i livet. Dei var polarheltar og nasjonsbyggjarar, men gjorde også ein vitskapleg og litterær innsats. Det vil også bli kasta lys på Nansens innsats på det humanitære området og hans rolle som diplomat og politikar.

Ei av utstillingane i Nansen-Amundsen-året er sett opp om bord i selfangstskuta M/S Polstjerna og har namnet 'Snowhow. Polarheltenes læremestre: inuitter, samer og ishavsfolk'. Der vert det dokumentert at det ikkje berre var kunsten å gå på ski som sette Nansen og Amundsen i stand til å krysse Grønland og nå Sørpolen. Det skriv direktør Marit Anne Hauan ved Tromsø Museum, dagleg leiar ved Polarmuseet Lena Aarekol og historikar Dag Harald Jølle ved Norsk polarinstitutt om i ein artikkel på Polarinstituttet si nettside.

Av inuittar og samar lærte dei om nærande mat, gode, vindtette klede, varme sko, dei lærte

kajakken å kjenne, dei lærte hundekøyring. Dei saug til seg avgjerande kunnskap om korleis ein skal overleve i polarområda.

Dei oppsamla røynslene frå ishavsmiljøa var også svært viktige for dei to polarheltane. Nansen hadde vore med skuta Viking frå Arendal i 1882, og det var Jason frå Sandefjord som frakta ekspedisjonen til Aust-Grønland i 1888. Nansen tok kontakt med nordnorske ishavsskipperar for å få råd om konstruksjonen av Fram. Amundsen kjøpte Gjøl i Tromsø, og mykje mannskap til dei store norske polarekspedisjonane blei rekruttert frå ishavsmiljøa.

Nansen visste kor viktige desse røynslene var. Då han presenterte planane for nordpolferda si i 1890, sa han : ”Vore kjække tromsøværingar og hammerfestingar o. a. har fremfor alle fortjenester i saa henseende.” Dei hadde sigla rundt Novaja Semlja, oppdaga store delar av Spitsbergen og Ensomhedsøya, og gjort mange andre interessante observasjonar som var viktige for vitskapen. ”Men disse bidrag til vor viden er givet i det stille, uden reklame.”

Hauan, Aarekol og Jølle skriv at Nansen tydeleg viste si takksemd til denne gruppa då han og Fram kom til Tromsø i 1896: ”Deres Bedrifter i Ishavet er ligesaa megen Ros værd som vor. Vi har reist i Videnskabens Interesse og paa os falder der Ære og Berømmelse. Fangstmændene kjæmper derimod en Kamp deroppe for det daglige Brød, og der er ikke mange som skriver deres Saga, uagtet de udfører Bedrifter ligesaa store, maaske større end de vi har udført.”

Utstillinga om bord i M/S Polstjerna er viktig. Store menn blir ikkje mindre om vi blir minte om at dei står på skuldrane til folk som har levt før, i andre kulturar til og med. Dei blir berre meir menneskelege. Og ikkje minst: det blir lettare å forstå historia.

Vi vil takke alle som har skrive i dette nummeret av Isflaket. Og vi vil ynskje alle ei god påske.

Brandal 24.2-2011 Med helsing
Finn Sindre Eliassen, redaktør

Med Polarstar på isbjørnmerking sommaren 1975

Av Per Arne Brandal

Ein vårdag i 1975, på S-laget på Hareid, gjekk eg meg på skipper Johan Holstad frå Hjørungavåg. På impuls tok eg mot til meg, presenterte meg og spurte han rett ut om han hadde sommarjobb til meg om bord på M/S Polarstar, den velkjende og så smått legendariske ishavsskuta eg visste han hadde kommandoen på.

Impuls og impuls, fru Blom. Eg hadde lenge gått og drøymt om ein tur med Polarstar. Både heime på Hareid og ute hos bestemor Petra på Ytrebø hadde eg lest mange fantasieggande bøker av polfararar og eventyrarar som Nansen, Amundsen, Ingstad og Høst. Far min hadde forresten vore på ein sommartur til Grønland med Polarbjørn etter krigen ein gong.



Han O. Brandal med Polarbjørn til Grønland.

Elles hadde eg no gått i Brandal og kika på disse ishavsskutene i alle år. Lysta på ein sommarjobb som dekksgut på ei ishavsskute var nok ikkje mindre etter å ha hatt sommarjobb på Holstad Planteskule i mange år. Tanken på ein ny sesong i dei lange, og ofte gjennomblaute furene i åkrane på Holstad og nede på Hareid var eg ikkje særleg lysten på.

Sommaren 1975 var eg 17 år og nettopp ferdig med det første året på Ulstein Gymnasklassar. Eg hadde heldigvis fått eit positivt svar frå skipper Holstad, og eg begynte å jobbe om bord

ei veke før skuta skulle legge ut på tur. Eg fekk mønstre på som dekksgut etter ei absurd oppleving på eit halvmørkt legekontor i Ålesund.



Hans O. Brandal

Denne sommaren skulle Polarstar drive med isbjørnmerking på Aust-Grønland på oppdrag av Universitetet i København. Min nærmaste overordna, også dei to påfølgjande somrane, var matros Rolf Nakken frå Fiksdal. Vi blei eit godt team.

Første veka drosja vi ein del mellom Ålesund og Hareid/Brandal. Det skulle fyllast bunkers, vi tok om bord proviant og vi lasta salt som ballast. Seinare kom danskane med sitt: kasse på kasse med vitskapleg utstyr, flybensin på fat som vart surra fast på dekk og til slutt helikopteret, ein liten øyenstikkar av "MASH-type" med stempelmotor som vart grundig surra og pakka inne på helikopterdekket bak.

På turane att og fram mellom Ålesund og Hareidslandet hugsar at eg undra meg over at Polarstar slingra godt sjølv om havet var flatt. Eg la merke til at baretoppene som den evinnelege nordavinden rota opp i Breisundet skvatt innover keisinga for eit godt ord - sjølv då skuta praktisk tala var tom for last. Seinare skulle ein hissig og litt for kvikk båresnert stele tøflane mine i leideren opp til båtdekk ein gong vi gjekk gjennom Hinlopen på Svalbard. Men sjølv sagt var det ingen fare. Polarstar var ein god sjøbåt sjølv om ho slingra aldri så mykje og låg lavt i sjøen. Det skulle vel alle turane til New Foundland vinterstid borge for.



Eg med vinsjen.

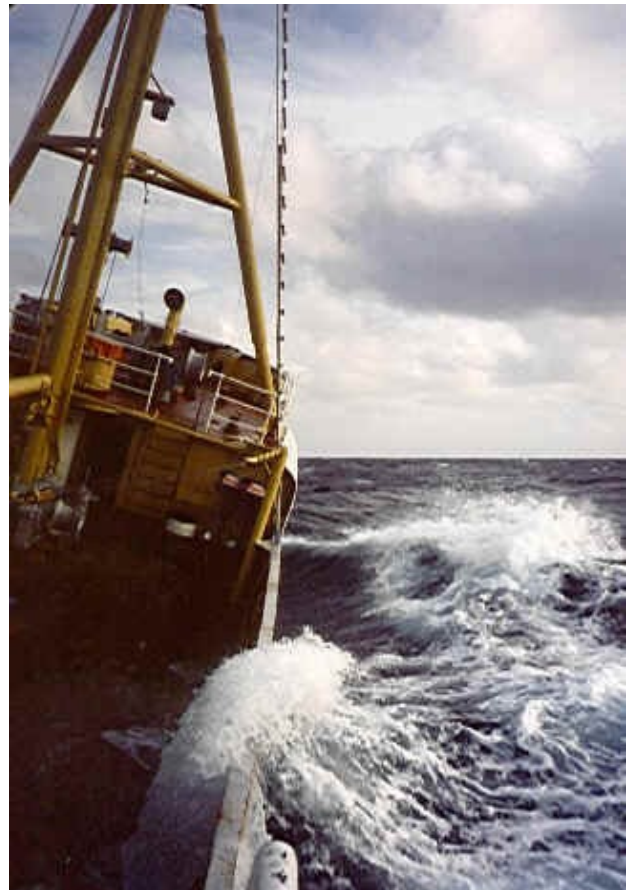
Noko av det første eg gjorde om bord, var å male livbåtane signalraude. Så var det å male ei brakke innvendig som var plassert på galgedekk. Den skulle dei danskane forskarane bruke til kontor og laboratorium. Skal tru om det var den same brakka eg hadde sett på ishavsskuta Brandal?

Fredag 25.7. 1975

1715. Avgang frå Ålesund. Stiv kuling rett imot ut Breisundet. Då Runde seig i havet, stod eg tvikrokut i den heftige skramlinga av propellen bak på hekken og spydde. Det neste døgnet og vel som det skulle bli ei pinefull og søvngjengaraktig affære der eg diverre måtte melde pass med omsyn til pliktene mine. Litt av ei opning på sjølivet.

Måndag 28.7

Passerte Jan Mayen kl. 0600 i klart og fint ver. Har gått i ørska grunna sjøsjuke fram til no, men er i dag i fin form att. Slak drivis, men etterkvart ser vi at det tetnar til med store ubrotne isflorer inn mot landet som Halvard Devold, til København og danskane si store forarging, proklamerte som Eirik Raudes Land den 27. juni 1931.



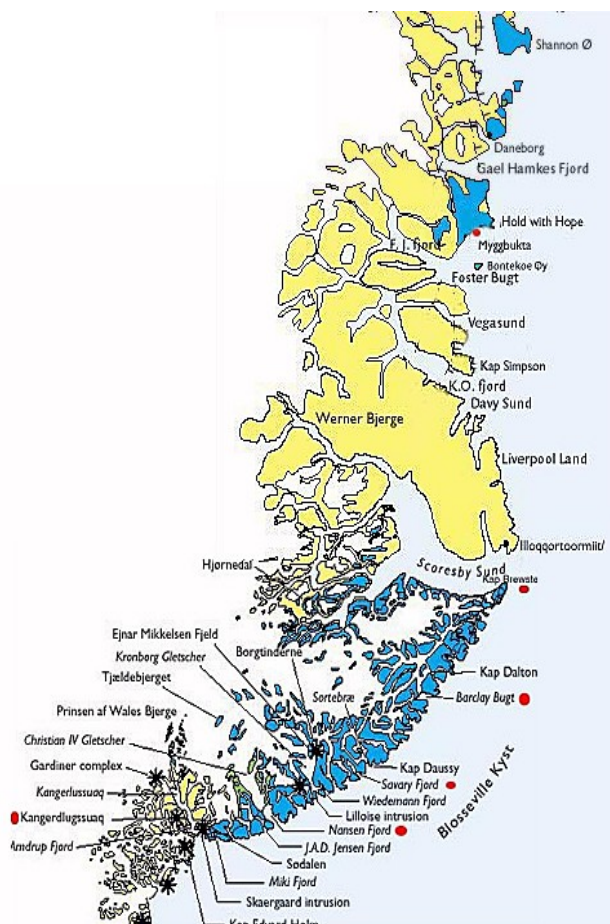
Tysdag 29.7.

Kl. 0700. Kolossal drivis. Vi har problem med å kome gjennom drivisen inn mot det opne vatnet ved land. Veteranane meiner det er uvanlege mykje tung og ubroten is denne sommaren. Kvar gong skuta treff ein knallhard blåis med påfølgjande bråstopp, som får rigg og overbygg til å gyngje og koppar og kar til å skifte posisjon i byssa, høyrer vi eit lite støn frå skipper Holstad mens han sender eit kritisk blikk (^var dette nødvendig, då^) til styrmannen. Eit stykke utanfor Gael Hamkes Bugt, som ligg sør for Daneborg der den danske militære Sirius-patruljen regjerer, måtte vi gje oss og snu utover att. I slakare is lenger ute køyrer vi slalåm sørover for å prøve å gå inn mot land lenger sør.

Fredag 1.8

Vi er utanfor Foster Bugt ca. 7 mil frå land. Innanfor ligg Frans Josef Fjord. Litt lenger nord passerte vi Myggbukta, ein velkjend norsk

fangst, radio- og meteorologstasjon. Det går vidare sørover til Kap Brewster, neset på sørsida av innløpet til Scoresbysund, den lengste fjorden i verda. Vi ligg der natta over.



Laurdag 2. 8.

Kl. 0400. Vi går vidare sørover ca. 1 - 3 mil frå land. Vi går eit stykke inn i fjordane, så tek helikopteret over. Ingen bjørn. Ein eller annan skaut ein ringsel (snadd).

Seinare på dagen står eg bakpå hekken og skrapar og malar mens vi svingar oss sørover blant isflorer og mindre is. Eg trur det er sjeldan å ha slike naturopplevingar under arbeidet sjølv om den kvasse skaldringa frå propellen der bak er noko slitande i lengda. Landet innafor stuper i sjøen. Fjella er spektakulære: Alpine i form, snø og mindre isbrear på toppar og i skar. Den veldige innlandsisen lyser opp langt der inne. Mellom landet og skuta blinkar det i kvasst i

lyset frå sola som speglar seg i den blå sjøen mellom den kritkvite isen. Sjølivet kan ikkje bli betre enn dette.

Kl. 2200 var det stopp i maskinen for natta. Alt roleg, men tett pakkis som er vanskeleg å forsere. Vi ligg utanfor Barclay Bugt. Landet innanfor har lite eller ingen vegetasjon.

Dyreliv: Nord for Liverpool Land såg vi lite liv. Lenger sør såg vi kjempestore flokkar av alkekongar, nokre teistar og havhestar samt om lag 20 praktærfugl.

Sør for Scoresby Sund får vi også sjå isfjell som driv fritt blant drivisen. Eg noterer at det største eg ser er på storleik med rådhuset på Hareid. Eg minnest at eg har lest fantastiske historier om korleis isfjell, drivne av straumane djupt i havet, kan dundre rett gjennom motgåande drivis som kolossale isbrytarar utan å stoppe for noko.

Søndag 3.8

Kl. 0630. Vi går nordover att mot Barclay Bugt for at helikopteret skal undersøkje dei nærmaste fjordane. Stor optimisme. Får vi den første bjørnen i dag? Det er no slakkare is, men inne i fjordane er der fast is.

Kl. 0710. Vi oppdaga ein ringsel, og styrmann Ove Gjerde skaut han på 25 meters hald. Vi bakka for å fiske han opp, men diverre gjekk han til botnar.

Kl. 0915. Helikopteret har vore oppe i ca. to timar rundt Knighton Fjord og Barklaybukta utan resultat. Ingen bjørn å sjå

Kl. 2335. Alt stille og roleg. Fint ver. Vi har gått sørover att, og vi ligg no stille ved ei isflore, like utfor land ved Kap Savary.

Måndag 4. 8.

Kl. 1805. Kom i dag heilt ned til Kap Ravn, men på grunn av store isflorer måtte vi snu oppatt til Kap Tupianier (?), ca. 10 mil frå land. Fint ver, men tett is.

Kl. 2215. Vi kjem ingen veg og ligg ca. 7 mil frå land. Vi har nettopp bunkra vatn frå isen, og

det var eg som fekk jobben med å gå på isen og leite/smake meg fram til ferskvatn. Litt klabb og babb før vi la innåt. Elles ser det smått ut for isbjørnekspertane^.

Tysdag 3. 8.

Kl. 1900. Ove G. har nettopp skote ein ringsel, og no arbeider ekspertane frå Danmark med han. Selen var liten, ca. 70 cm. Fint ver i dag, men det har vore tjukk og vanskeleg is. Skipper Johan sa at skuta aldri har fått så mykje bank før. Er no utanfor Kap Nansen. Vi går sørover^. Vi ser ein flokk på 13 vaksne grønlandsselar ved iskanten. Flinke symjarar der dei fossar fram. Vi jagar etter for å prøve å knipe oss ein eller to. Etter 10 min. med tullkøyring rundt i ring, kom dei seg unna. Vi prøvde oss med tre skot - bom.

Seinare legg vi stilt. Vi skal brenne spekk for å prøve å lokke til oss isbjørn. Sende telegram til Ottar og Bente. 150 kr. Men det var vel verdt det.

Onsdag 6. 8.

Kl. 1235. Vi går inn i Kangerdlugssuaq. Sør for Admiraltinden (?) ser vi innlandsisen svær og diger. Det er elles tjukk og kraftig is i fjorden og det tetnar til. Fjella er ikkje så ville lenger. Lenger nord er dei taggete og stupar rett i sjøen.

I munningen av Kangerlussuaq trefte vi ein eskimo som hadde 400 selskinn og 13 isbjørnskinn. Han flirde godt då han høyrde vi skulle merke isbjørn her. Derfor, kl. 1800, tok vi til å gå nordover att. Byen Kangerlussuaq, eller Søndre Strømfjord (dansk), har om lag 500 innbyggjarar. Den vesle byen er portalen til Grønland, og flyplassen kan ta ned store fly som Boeing 747. Området har eit rikt dyreliv med moskus, reinsdyr, fjellrev, falk, ørn og ramn. I vinterhalvåret er det eit mykje sterkt nordlys over området.

Kl. 2200. Dæven salte! Vi stampar og trykkjer oss gjennom oppbrekte isflorer ut mot havet for å sleppe å gå i is nordover. Skuta får verkeleg bank. Vi ser også at det går dønningar i isen. Det er eit flott syn når isteppet duvar opp og ned så lang auget rekk. Råkene vi pressar oss inn i er ikkje meir enn 1 - 2 meter breie, og isen

er 1 - 10 m tjukk. Det blir mykje stanging. Fint ver (vi har hatt berre to regndagar, elles strålende ver heile turen). Jens (danske) skaut ein blueback midt mellom augo på 30 meters hald. Hans første sel. Godt gjort.

Litt om danskane: Henrik og Silis er fangstmenn, Arne er helikopterpilot og Vidar er mekanikar. Lars tek prøver av sjøen, og Jens er ^»selmann^». Christian Vibe er sjef, Henrik dyrlege, Ivars Silis praktisk leiar og 1. skyttar.

Torsdag 7. 8.

Kl. 1200 høyrde vi at temperaturen heime var 30 grader i går og i dag. Vi har ruskever så det blir innarbeid på oss. Elles fossar vi no nordover med 12 mils fart mot Kong Oscars Fjord.

Kl. 1830. Vi kostar vidare nordover. Har nettopp ete selkjøt til middag. Det var godt, nesten som kvalkjøt, men mørare. Regn og tåke.

Kl. 2245. Skodde og dårleg sikt ca. 90 mil frå land. Vi går i drivis med store tjukke flak og rett som det er må vi bakke for alle muggar. Vi har nettopp hatt ^»filmaften^» i messa der Silis viste lysbilde frå Thule-området. Kjempefine bilde.

Fredag 8. 8.

Kl 1245. Tåke og surt ver. Vi har kome opp att til Barkley Bukt, men er no langt ute til havs. Inga forandring – vi går nordover med 12 mil i timen. Vi høyrer at det er så forbaska varmt heime. Det er dei vel unnt, og vi misunner dei ikkje. Altfor varmt.

2335. Store isflorer igjen. No tek danskane vassprøver.

Laurdag 9. 8.

Kl. 1800. No har Ottar og Bente gifta seg. Eg sov. Rart å tenke på. Like forbaska er det skodde og mykje is. Skipper Holstad meiner at skuta har fått meir bank enn på mange New Foundland turar.

Kl. 2215. Like mykje is og like mykje skodde, men det går framover.

No tenkte eg å gi ei skisse av kva vi gjer på om dagane. Kl. 0600 - 1200: Står opp, får ein kaffi, vaskar dritarane og vaskerommet. Så er det skrape, mønje og male. Kl 0730 er det frukost og eg purrar danskane. Så er det meir jobbing fram til 10-kaffien. Meir arbeid fram til 1200. Så har eg og skiftet mitt fri til kl. 1800. Kveldsmat kl. 1730 og på vakt att kl. 1800 - 2400. Då sit vi styrehuset, tar turar ned i messa der danskane sit og slappar av, leser, røykjer, spelar kort og høyrer på musikk. Nattmat høyrer med. Laurdagane vaskar Nakken og eg heile skuta.

Vakta vår er førstestyrmann Ove Gjerde, matros Rolf Nakken og eg. I maskina styrer maskinsjef Terje Walderhaug og smørar Rune Nøringset. I byssa er det Liv som regjerer.

Kl. 2325. Den siste halvannen timen har eg vore i byssa og fått pannekaker som mess Lise Brandal og Henrik laga til oss. Terje W. spelte trekkspel, vi spelte "bikkje" og kosa oss.



Skipper Johan Holstad med full kontroll.

Søndag 10. 8.

Kl. 1030. I dag har eg hatt min første rortørn. Med godt drag i maskina styrte eg skuta i to timar gjennom slak drivis. Det gjaldt å sjå langt framover og tenke ut ei løype mellom isflaka.

Av og til kunne straumen flytte på isen vel fort og forpurre planane mine. Det skal seiast at Ove G. såg forundra på meg då vi dundra mellom to isflak med berre eit par meters klaring på begge sider i 12 mils fart. Sjøvatnet freste oppover rekka på begge sider i det vi smatt mellom iskantane. Men skuta er lett å styre.

Elles er veret dårleg med skodde og regn. I går kveld såg vi noko frampå isen som vi trudde var ein sel. Skipper Johan H. tok Remingtonen og sprang fram på bakken og kika opp over rekka, la an og skaut. Eg sprang på dekk med ei troe med krok på etter eg hadde varsla folka i messa. Då eg kom på dekk att, spurde eg Johan om han hadde treft blink. Jaudå. Då vi kom nærare syntes Ove det var ein merkeleg sel, og eg kunne bekrefte at det var - ein stokk! Vi fekk oss ein god latter. Johan oppdaga ikkje fadesen før han kom opp på brua att.

Kl. 2000. Vi er utanfor Davy Sund, ved innløpet til Kong Oskars Fjord. Pent ver. På lokalradioen høyrer vi at alle Hareidslaga vann i dag. Her er mykje is og det er tvilsamt om vi kjem inn til land. Henrik viste oss film om nasehornmerking i Afrika. Fin film.

Måndag 11. 8.

Glede. Kl. 0600 var jakta på den første bjørnen i gang. Ein isbjørn vart observert kl. 0300. Etter bjørnen var skoten med pil, la han på sym i sjøen. Danskane vart redde for at bjørnen kunne drukne, og vi måtte difor få ut jolla med matros Stein Myklebust, Henrik og Silis. Kl. 0645 hadde dei fått halt bjørnen opp på eit isflak der han sovna. Etter diverse prøver vart han vinsja om bord og plassert i buret vi hadde sett opp på bensinfata på dekk. Bjørnen var ein 11 år gammal hanne i fin form. Bjørnen fekk to blå merke i øyrene og eit stort svart kors på ryggen. Kl. 1245 kom han seg på beina att, og "lurer sikkert fælt på korleis han kom inn i buret" for å sitere Terje W. Når han kjem seg skikkeleg skal han få sleppe ut på isen igjen.

Kl. 1830. Ein ny bjørn er under "handsaming" av danskane på isen, men skuta kjem ikkje til p.g.a. av tett is. Vi vil vente og sjå om tidevatn eller straum kan utrette noko. Den første bjørnen tassar lettare desorientert rundt i buret, men bakbeina er framleis svake.



Styrmann Ove Gjerde spanderer frukost på den første bjørnen vi merka.

Kl. 2045. Nydelig ver. Vi går vidare mot nord. Den andre bjørnen ligg att. Den ligg trygt på isen. Det var ei binne på to og eit halvt år.

Tysdag 12. 8.

Nydeleg ver. Tett is men ein del vatn mellom florene. Vi er utanfor Fosters Bugt eit godt stykke frå land. Kl. 2200 i dag vart den første bjørnen sleppt ut att på isen utan problem. Litt spennande var det likevel. Seinare ser vi ein blårev ute på isen. Spretten kar.

Vi opplever nydelege solnedgangar her oppe. I skrivande stund ser vi godt Bontekoe Ø som ligg utanfor Frans Josef Fjord. Planen er å gå innover i fjorden, men store isflorer og stor drift i isen hindrar oss i det. Vi satsar på at straum og vind opna farbare råker for oss.

Onsdag 13. 8

Vi har hatt det varmaste veret sidan vi kom opp. Vi ligg framleis utanfor Bontekoe Ø og leitar etter råker å gå innover i. Sola steikjer så varmt at hadde det ikkje vore for den skarpe lufta kunne vi ha gått i kortbukser og sola oss "über alles".

I 12-tida observerte vi ein bjørn, og helikopteret var straks i lufta. Ved avgang subba det så lavt bort over isen at det såg ut som det var så vidt

det ville klare seg. Jakta føregjekk berre 200 meter frå skuta. Tøft! Bjørnen sprang for livet i skrugardane medan helikopteret hang som ein klegg over han. Imponerende kor rask og smidig som den bjørnen var.

Kl. 1805. Tåke, og vi skal kanskje ligge stille i natt. Bjørnen var ei hoe, og ho er kraftig og stor. Vi ligg stille.



Torsdag 14. 8.

Kl. 1158. Vi ligg stille pga av tåke og tett is. "Zambesi" Jensen har synt ein ny film om nasehornmerking i Zambia. Flott film det med. Elles er det rutine, avbrote av kortspel i messa. Tre ^»voffar^» i kveld. Fintenking.

Fredag 15. 8.

Kl. 1230. Mykje vatn, og vi kjem inn til Frans Josef like nord for Bontekoe Ø. Flott ver, og landet innafor ser fint ut. Det er mykje luftspegling som gjer det heile litt forvirrande. Tida går pinade fort!

Kl. 1805. No går vi innover i Frans Josef Fjord. Gauss-halvøya om styrbord og Ymerøya sør for oss. Varm fönvind i mot. Grasdekte fjellsider slakt ned mot fjorden på begge sider. Ikkje ein snøfleck. Moskusen beitar i liene ned mot fjorden. Fint å vere på vakt. Her er vi midt i det området nordmennene overvintra og dreiv jakt i for nokre ti-år tilbake. Dette synet skal eg hugse for livet. Vakkert.



Frans Josef Fjord.



Moskus.

Kl. 1900 treffe vi på ein Sirius-patrulje i ei jekt på 26 fot midtfjords i inngangen til Sofia Sund etter å ha gått rundt Ymer Ø. Artig å møte folk. Dei skulle ut til hyttene sine med forsyningar.

Kl. 2145. Nydeleg ver og flotte forhold. Det er varmt og godt her inne i fjordane. No kostar vi ut til munningen av Vega Sund.

Laurdag 16. 8.

Kl. 1807. Fint og varmt ver (13 grader i skuggen) - og vi har sett ein bjørn. Jakta stod på i 6 timar med småbåt og helikopter. Dei greidde å få 8 piler i bjørnen. Har vaska skuta åleine då Nakken var med på jakta. Vi sig for sakte fart ut Vega Sund. Låg for anker i natt.

Kl. 1915. Atter ein bjørn. Nr. 5. Er merka frå før, og jakta føregår på årsisen som ligg og blokkerer Vega Sund. Isen er pill roten. Elles er veret fint og vi går i skjorter alle mann.

Søndag 17. 8.

Kl. 0845 Ser ut til å bli ein varm og fin dag. Vi ligg framleis i isen ut i Sophie Sund. Varmt og godt og vi går med bar overkropp. Hadde vi hatt ein fotball her hadde vi spelt fotball på isen.

Fekk sove i to timar meir enn vanleg i dag, og det gjorde godt. Ingenting skjer. Henrik, Jens og Lars og eg hadde eit par bayer i går. Lise var der og. Koseleg.



Terje Walderhaug med sin Carl Gustav og skipper Johan Holstad.

Mandag 18. 8.

Kl 1805. Den bjørnen som fekk åtte piler i seg døydde. Overdose. Det har vore fint og varmt ver i dag også. Var i land i dag. Vibe, Stein Myklebust og eg var på Traill Ø sør om Vega Sund. Der fann eg eit reinsdyrhorn som må vere over 100 år gammalt då villreinen på Aust-Grønland truleg døydde ut på slutten av 1800-talet. Elles er det rart å tenke på at gymnaset i Ulsteinvik begynte i dag. Stakkars blodslitarar. No er det like før vi legg stilt i Karl Jacobsen Bugt på sørsida av Ymer Ø.

Tysdag 19. 8.

Kl. 1950. Vi er oppe i 13 bjørnar med den daude. Vi stimar for full fart opp til Myggbukta, og vi er snart framme. Det er meininga at vi skal i land der. Bra ver. Skodde i dag tidleg.

Onsdag 20. 8.

Kl. 1620. Har nettopp vore på land i Myggbukta og sett på forholda. Før vi kunne gå i land måtte helikopteret i lufta for å jage vekk ein einsleg moskusshanne som tydelegvis hadde okkupert området. Med den store hytta som ryggdekning fronta han bryskt helikopteret som kom skjenande lavt inn over stranda for å skreme han vekk. Etter nokre skinnangrep mot det støyande kjempeinsektet måtte han gje opp. Han flykta bortetter som torva fauk frå klovane hans.

Husa i Myggbukta var av god standard, naturleg nok. Mykje utstyr låg utover marka. Eg tok meg ein tur opp på haugane bak hytta og fann eit flott moskusskalle med velvaksne horn. Bra saker. Burde nok ikkje gå åleine utan våpen. Elles kokte vi kaffi og rusla rundt og kika.



Myggbukta.

Det var ein del skodde. men det lysnar. Er no på veg ut i drivisen.

Torsdag 21. 8.

Kl. 2015. Tåke. Lars tar vassprøver. Stille og roleg. I morgon tek vi laust heim, trur eg. Stadfesting i morgon. Elles har Stein den uvanen at han les mi dagbok, he he.

Fredag 22. 8.

Kl. 1245. Karbonadar til middag. Skal reise heimover i morgon kl 12. Vi skal vere i Ålesund onsdag. Tåka har letta litt. Er sørvest for Bontekoe Ø.

Laurdag 23. 8.

Kl. 1800. Er på veg heim. Er ca 160 mil frå land. Vi må tidvis slakke ned for belte av drivis. Har veret midt i baugen, og det slår over dekk no og då. Eg går opp i tønna (for første og sikkert for siste gong) for å skalke lukene der.

I natt heldt vi på å hamne i trøbbel. Propellhylsa. som har vire nokså plagsam, kom 25 cm inn i maskinrommet. Maskinfolka har kjempa med ho i lang tid og ho har nekta å ta i mot olje. Hadde det gått gale i natt måtte vi ha slep heim.

Kl. 2300. Måneskin og stamping i mot. Høyrer på NRK. Er trøyt og gler meg til leggetid kl. 2400. Vi ventar at Jan Mayen skal dukke opp i morgon tidleg.

Måndag 25. 8.

Kl. 0650. Fint ver og roleg sjø. Ikkje sjøsjuke å spore i det heile tatt. Er heime tysdag.

Det var det eg har notert i dagboka mi. Eg har lagt til nokre faktaopplysingar seinare. Det var spennande å vere førstereisgut. På veg heim frå Grønland spurte eg skipper Holstad om eg kunne få jobb om bord sommaren etter også. Han svara at det var OK. Eg hugsar at eg vart stolt. Det betydde sikkert at eg hadde stelt meg nokolunde skikkeleg. I alt vart det tre turar med Polarstar. Fantastiske turar. Utruleg kjekk gjeng om bord. Har halde kontakta med mange av dei fram til no.

Per Arne Brandal

Volda



En dramatisk overvintring på Svalbard.

Av Per Johnson

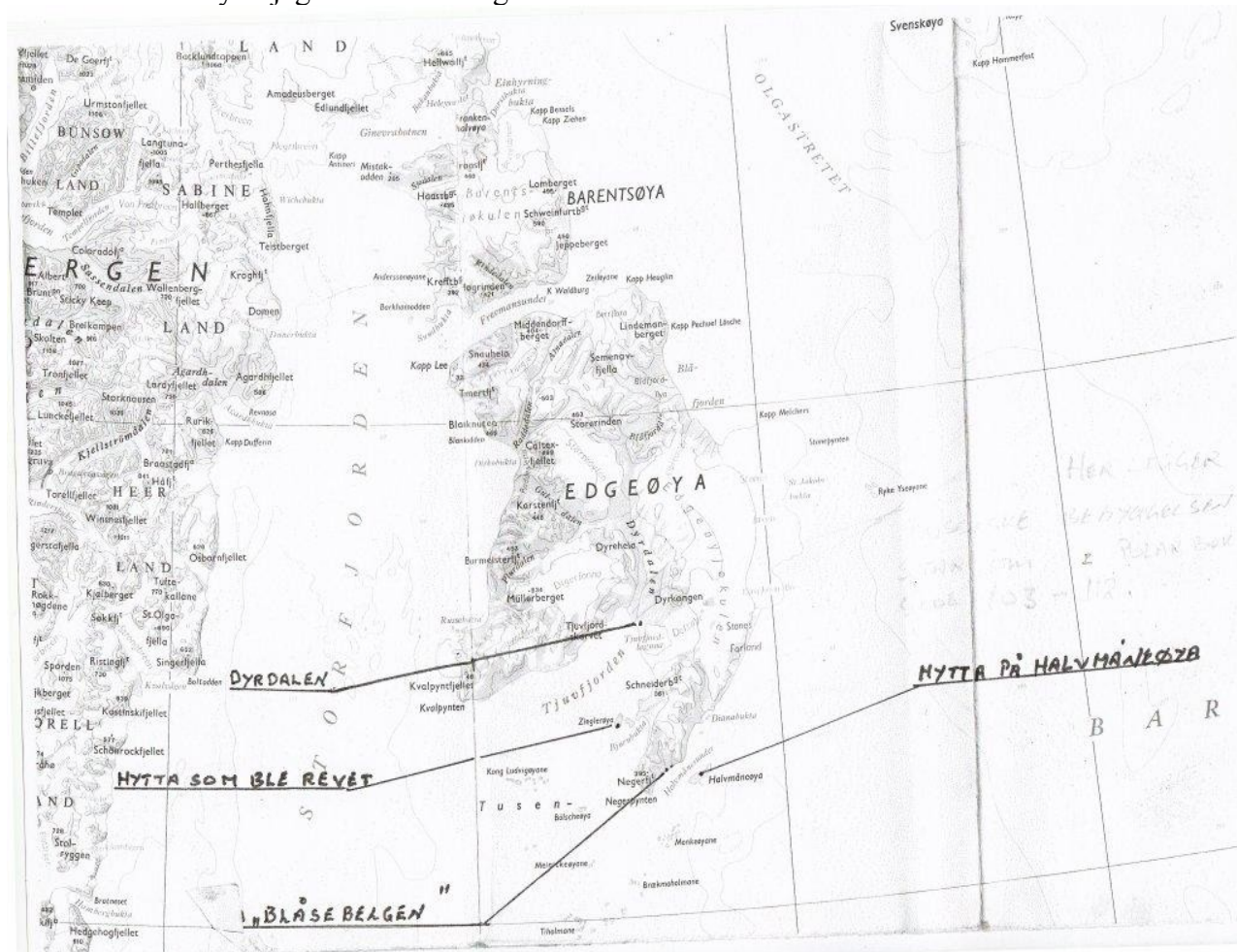
Høsten 1909 dro fem mann fra Målselv nordover. De skulle på fangst på østkysten av Svalbard. For fire av den var alt nytt, Fangstlederen Peder Hansen Kjeldmo, som hadde vært i Arktis før, hadde fått en avtale med pelsfirmaet Claus Andersen i Tromsø. Andersen skulle betale utrustning og transport mot halvparten av fangsten. Pelsfirmaet hadde også påtatt seg ansvaret for å hente folkene ned til Norge neste sommer.

Fangstfolkene fordelte seg på to hytter som lå forholdsvis nær hverandre. På Halvmåneøya lå fangstlederen, hans sønn Petter og Elias Broderstad. På den andre siden av Halvmånesundet, øst for Negerpynten på Edgeøya, lå Bernhard Aspmo og Ole Taraldsen. De bodde i den hytta jeg kalte Blåsebelgen.

De to fangstpartiene hadde en brukbar vinter. De fikk etter forholdene bra med bjørn.

Sommeren 1910 kom med svært vanskelige isforhold. Peder Kjeldmo burde allerede nå ha forstått at ingen skute kunne komme inn og hente dem. Med den tidens maskinkraft var det en umulighet å forsere den svære isen. Først da snøen la seg i fjellene på Edgeøya om høsten, forsto han alvor. Det ble en ny overvintring, og provianten var på det nærmeste oppbrukt. Karene satte i gang å jakte det de vant, men det monnet lite for fem mann i ett år.

I Tromsø hadde de hørt erfarne fangstfolk fortelle om en dal på Edgeøya som het Dyrdaalen. Dalen strekker seg mot nordøst fra bunnen av Tjuvfjorden. Det er store flokker med rein der. Avstanden er ca 40 km fra Halvmåneøya. Fangstfolkene fryktet at de ikke ville klare seg hvis de prøvde en vinter til på den karrige Halvmåneøya.





Hytta på Halvmåneøya.

På sørsiden av den ytterste Zieglerøya i Tjuvfjorden, lå det en liten hytte. Den ble bygd av Karl Bengtssen i 1905 ved en meget god havn for små fartøyer. Det er den eneste brukbare havnen i området. Karene bestemte seg for å ro dit, rive hytta og flytte den inn i Dyr dalen. På denne måten mente de å kunne berge livet. De tok med seg alt de hadde i to små båter, rodde til «Keila» på Zieglerøya og rev hytta. Materialene buntet de sammen til en stor flåte og lastet utrustningen over på den. De plasserte to levende bjørnunger i sine bur på toppen. Så rodde de med flåten på slep innover fjorden mot den løfterike Dyr dalen.

Det var nå blitt oktober, dagene var korte. Da mørket falt på, la de til lands og fortøyde i le av en stori som stod på grunn. De la seg til å sove i båtene. Utpå natten våknet de av at det blåste opp. Det utviklet seg til storm med tett snødrev. Flåten slet seg, og de så den aldri mer igjen. Hele natten rodde de for livet. De hadde sin fulle hyre med å berge seg i de to små båtene.

Ut på morgenen da det lysnet, fikk de landkjenning på den ytre Zieglerøya og landet der de dagen før hadde revet hytta.

De tent et bål og fikk i seg litt mat. Nå var gode råd dyre. Men en ting var de alle enige om, de ville ikke tilbake til den øde steinrøysa Halvmåneøya. Det ble slik at de rodde til hytta øst for Negerpynten, "Blåsebelgen", der Ole og Bernhard hadde bodd vinteren før. I denne lille hytta, med en grunnflate på 2x1,5 meter, slo de fem seg til for vinteren. De skjøt en liten bjørnebinne som de levde av fram mot jul. De grov opp gamle bein på søpledungen utfor hytta og kokte tynn suppe på dem. De kokte og åt salta skinn.

I løpet av vinteren døde Elias, Peder og hans sønn Petter. Ole og Bernhard la de døde ut i det lille bislaget så rev og bjørn ikke skulle gå løs på de døde kameratene. Da sola kom tilbake, flyttet de to overlevende over til Halvmåneøya, bort fra uhyggen i «Blåsebelgen». Utpå sommeren rodde de tilbake og gravla sine døde venner. Gravstedet kan ennå sees rett nordøst for hytta.

I Tromsø ble det skrevet mye om de savnede fangstfolkene. Claus Andersens pelsfirma ble sterkt kritisert. Folk i byen forlangte at det offentlige burde utruste en unnsetningsekspedisjon. Kaptein Arve Staxrud fra Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser, påtok seg å lede redningsekspedisjonen. Men før Staxrud nådde fram, ble de to ulykkelige plukket opp av en tilfeldig passerende fangstskute og landsatt i Tromsø. Her og i hjembygda Målselv, ble de møtt av det mest utenkelige folkesnakk. Det ble antydning at det var forunderlig rart at tre mann var døde, mens Ole og Bernhard var i beste velgående. Det ble altså åpnet for at de to skulle ha forgrepet seg på sine døde kamerater for på den måten å overleve.



«Blåsebelgen»

Denne ondsinnede sladder kom kaptein Staxrud for øre. Han reagerte som den rettenkende og handlekraftige mann han var. Han skaffet en skute, tok med seg edsvorne menn sammen med Ole og Bernhard, og satte kursen mot Edgeøya. Der ble de døde gravet opp, og det ble konstatert at de utmagrede kroppene var urørte.

Men å være dømt av folkemeningen kan være en livsvarig dom. Bernhard Aspmo fortalte sin historie til NRK Troms i 1967. Det var gripende å høre den aldrende hedersmannen fortelle om sin tragiske ungdomsopplevelse.

Denne beretningen har fulgt meg i alle år. Mitt kjennskap til hendelsene er med årene blitt komplettert ved samtaler med gamle fangstfolk og ved lesing av skrevne kilder. På en måte er jeg glad for at jeg ikke kjente til at denne

historien hadde så nær tilknytning til fangsthytta «Blåsebelgen». Jeg tilbragte svært mye tid i denne hytta som 19-åring da jeg overvintret på Edgeøya i 1964/65, uten å vite at disse grusomme hendelsene hadde funnet sted i min trygge, koselige hytte. Det var den nåværende redaktør i Svalbardposten, Birger Amundsen, som koblet den her beskrevne historien til hytta «Blåsebelgen».

Kilder:

1. Radiointervju med Bernhard Aspmo ved Håkon Karlsen. NRK Troms 1967.
- Litt om fangstlivet på Svalbard, av Daniel Nøys. Polarboken 1959/60.
- De ulykkelige to, av Birger Amundsen. Svalbardboka 1989.
- Odd Lønø, personlig meddelelse.
- Halvdan Jakobsen, skipper og reder for M/S Polstjerna.

UTEN BUNNSOLIDE ISHAVSSKUTER
HADDE VI MED SIKKERHET IKKE HATT
NOEN HISTORIE Å SE TILBAKE PÅ.

BD BRØDRENE DAHL

Brødrene Dahl AS har vært i Norge som rørgrossist siden 1917. En av bedriftens viktigste kunde grupper i hele perioden og frem til i dag er verftsindustrien. At norsk verftsindustri fortsatt «går for fullt», kan med sikkerhet tilskrives ekstreme krav til kvalitet og kunnskap i alle ledd gjennom mange år. Erfaringer fra ishavet, skutene og de som seilte der er en del av dette.

BD ønsker Stiftelsen Ishavsmuseet og alle som arbeider med dette prosjektet lykke til!

www.dahl.no

Om ein del skutenamn – og litt til

Av Magnus Sefland

I dei følgjande betraktningane om skutenamn vil vi halde oss til ei litt romsleg forståing av kva ei ishavsskute er. Desse betraktningane omfattar også ein del fartøy som ikkje var bygt for isnavigasjon, men som likevel segla i islagde farvatn.

Desse betraktningane er for det meste basert på gjennomgang av Ishavsmuseet Aarvak sitt fartøyregister. I tillegg er tidsskriftet Skipet (Norsk Skipsfartshistorisk Selskap) og Odd Magnus Heide Hansen og Johan Ottesen sine bøker om ishavsskuter nytta.

DEL I

Forvirring om skutenamn: I 2009 vart ein del mediastøy omkring ishavsskuta Kvitungen sin fangsttur til Vestisen. Om bord i skuta skal det ha vore eit motsetningsforhold mellom fangstinspektøren og i alle fall ein del av mannskapet. Vestisturen skal også ha resultert i ei straffesak mot skipperen.

I tilknytning til Kvitungen-saka har det vore litt forvirring – i alle fall i somme krinsar - om kva for ei skute denne Kvitungen eigentleg er. Med utgangspunkt i fartøyregisteret ved Ishavsmuseet Aarvak meiner vi å kunne telje opp i alt fire ishavsskuter som har bore namnet Kvitungen.

Den aktuelle skuta vart levert frå Liaaen MV i Ålesund til Koppernæs-reiarlaget i same by i 1958. Skuta fekk då namnet Jan Mayen, og ho var i storleik og utrusting bygt for fangst ved Newfoundland. Frå 1969 høyrde skuta heime i Tromsø, med skiftande namn og eigarar. Frå 1969 var namnet Heimen I (Lars Jakobsen m.fl.). Frå 1981 var namnet Polarfangst (først Paul Stark, og frå 1998 Jens Petter Kraknes m.fl.).

I 1999 gjekk skuta gjennom ei større ombygging og modernisering i Gdynia i Polen. Etter det – frå 2004 – har skuta hatt namnet Kvitungen, så vidt vi veit skute nummer fire med det namnet.

Dei tre første skutene vi veit om som har bore Kvitungen namnet er:

Kvitungen (1933-1935), ex Lysningen.

Kvitungen (1936-1969), ex Vesle-Truls, ex Helgehorn.



Kvitungen i Danskestredet 1952.

Kvitungen (1970-1984), seinare Melshorn, Skår Senior, Møgsterøy, Arctic Star, Kvitbjørn.

Forvirring II: Nokre skutenamn som lett har vorte samanblanda, og i blant har skapt forvirring, er dei som er laga med pol og hav: Polarhavet, Polhavet, Polarhav.

Polarhavet var ein dampdriven trekutter som forliste i Kvitsjøen i 1928. Skuta tilhørde først Michael Knutsen i Ålesund og deretter Sverre P. Brandal i Brandal.

Polhavet tilhørde det meste av tida AS Polhavet (Vartdal Fiskeriselskap) i Vartdal.

Polarhav var den store stålskuta som Stord Verft leverte til Karlsen-seiarlaget i Brandal i 1957.

Forvirring III: Det namnet som har kledd flest skuter er truleg Polarbjørn, i alt fem skuter. Den første av dei hadde kutterskrog og eksisterte i tida 1919-1949. Det var skuta som gjorde seg sterkt gjeldande i samband med grønlandssaka på 1930-talet og i Amerika under krigen, der ho fekk tilnamnet 'skuta som alltid kom fram'. Ho forliste ved brann under selfangst ved Newfoundland i 1949.

Den andre Polarbjørn hadde kryssarskrog og eksisterte i tida 1950-1957. Skuta forliste ved isskruing utanfor Myggbukta på sommarekspedisjon for Norsk Polarinstitutt i 1957. Begge dei to første Polarbjørn-ane var

treskuter.

Den tredje Polarbjørn var stålskute og heitte tidlegare Jopeter, og før det igjen Brategg. Den skuta var kjend for fleire forhold. Som Brategg var ho på kvalleiting i Antarktis og gav namn til Brateggbanken nordvest for Antarktishalvøya. Som Jopeter vart skuta rekna som tapt etter isskruing utanfor Myggbukta i 1955. Året etter vart skuta sensasjonelt funnen igjen i ein fjord på Nordaust-Grønland etter å ha tilbrakt ein vinter heilt på eiga hand. Først eit par år seinare fekk skuta namnet Polarbjørn.

Desse skutene kan alle vise til så mangfaldige historier at dei har alle fått fyldig omtale i polarlitteraturen og i avisartiklar. Fleire stader har omtale av desse skutene vorte belasta med bilde av feil skute som illustrasjon. Kjedeleg – vil sikkert nokon meine - på vegne av forfattar og utgivar.

Nokre gonger slår slike forvekslingar til på ein ekstra urimeleg måte. I si framifrå interessante bok 'Polarminner – Fortellinger om et glemte land og yrke' omtalar ishavsveteranen Ivar Ytreland den første Polarbjørn og skipper Kristoffer Marø. Der har samanblanding av bilder slått til igjen, med eit fotografi av den tredje Polarbjørn. Få har betre bakgrunn for å halde desse skutene frå kvarandre enn nettopp Ivar Ytreland, etter som han sjølv har segla med fleire av dei og kjende skipperane godt.

Dei to siste skutene (til nå) med namnet Polarbjørn har ikkje hatt tilhald i Brandal. Begge har tilhøyrt Rieber i Bergen. Nummer fire vart bygt på Kyrksæterøra og levert i 1975. Skuta vart seinare selt til utlandet. Etter eit par vidare sal seiast skuta å ha kome i eige hos Greenpeace.

Nummer fem vart levert frå Havyard Leirvik i 2001 og er eit spesialfartøy for antarktiske ekspedisjonar og offshore subsea support.

Forvirring IV: Før Ålesund fekk symjehall vart det om somrane gjerne skipa utandørs symjekonkurransar i hamneområdet, den såkalla 'havnesvømminga'. Ved eitt høve låg Polarbjørn nummer to til kai på ein slik måte at skuta eigna seg godt som tribune for publikum ved symjekonkurransen. Dekket, galgedekket,

styrehustaket og ikkje minst riggen var overfylt av skodelystne. Alt samla seg naturleg nok på den eine sida av skuta, som fekk betydeleg slagside. Året var 1953.

Sunnmørsposten hadde på tidleg 1990-talet bilde og omtale av situasjonen i mimrespalta 'For noen tiår siden'. Men der kom avisa i skade for å byte om sifra, slik at årstalet 53 vart 35. Og då måtte det i så fall ha vore den første Polarbjørn, den skuta som brann på fangstfeltet i 1949. Avisa vart ringt ned av lesarar som ville klare opp i at dette var feil Polarbjørn. Det var 'nye Polarbjørn', ikkje den gamle frå før 1949. Andre innringjarar tok utgangspunkt i den tredje Polarbjørn (ex Jopeter ex Brategg) og hevda med styrke at Polarbjørn ved hamnesymjinga var 'gamle Polarbjørn'. Spørsmålet vart avklara ved at avisa tok kontakt med Ishavsmuseet i Brandal.

Upassande namn: Eskimo var namn på ei skute som vart bygt kort tid etter andre verdskrig. Skuta fekk namn etter det som den gong vart rekna som vanleg nemning på innfødde grønlendarar. I seinare år har den grønlandske nemninga inuitt blitt vanleg. Ordet eskimo har etter kvart fått ein litt negativ klang.



Eskimo

I 1948 vart den første spesialbygde stålskute for selfangst levert frå James Lamont i Port Glasgow til reiarlaget Polarfart (Martin Karlsen og Kristoffer Marø) i Brandal. Skuta vart innreidd med fryseri i lasterommet med tanke på frysefart utanom ishavsturane.

Skuta fekk namnet Polarfart, eit namn som fort skulle vise seg å gi uheldige assosiasjonar. Engelskordboka fortel at siste delen av namnet 'fart' tyder det som på folkeleg norsk er fis eller fjert. Ordboka markerer dette med ein varseltekant og merknaden 'not in polite use'. Med tanke på at skuta i frysefart ville kome til å anløpe britiske hamner forholdsvis ofte, vart namnet etter kort tid endra til Polarstar.

Eit drygt tiår seinare vart det i Tromsø ikkje tatt omsyn til kva 'the fart' betydde. I 1960 fekk Henry Olsen m. fl. (familien til den seinare fiskeriminister Jan Henry T. Olsen) bygt ei ishavsskute som fekk namnet Polarfart. Skuta hadde namnet til ho vart selt til Canada i 1981.

Ein kuriositet : I 1951 kom Odd Volla si bok 'Ishavsfart' ut. Boka skulle markere femti år sidan starten på ishavsfangst frå Sunnmøre i 1898 og skulle eigentleg ha kome ut i 1948. Men av ulike grunnar kom ikkje boka ut før i 1951. På den tid var Polarstar eitt av dei mest moderne fartøya. Eit fotografi i boka viser den nye skuta. På fotografiet har det opphavlege namnet Polarfart vore leseleg. Men nokon har prøvt å skrive inn den nye siste del av namnet for hand på sjølve fotografiet. Også den handskrivne rettinga har kome med i boka.

Ein annan kuriositet: Polarstar har ei skipsklokke på bakken. Der står det opphavlege namnet Polarfart framleis inngravert.

Paradoksale namn: Tida for første verdskrig, 1914-18, var ei oppgangstid innan ishavsnæringane. I løpet av denne bolken, og i tillegg par år før 1914 og etter 1918, kom det til mange nye ishavsskuter, dei aller fleste dampdrivne trekutterar. I løpet av same tidsrommet – nærare bestemt i 1917 - fekk ein også den største av alle ulykker i norsk ishavsdrift. Sju skuter med meir enn 80 mann forsvann i ein orkan. Dei fleste skutene var i Vestisen. Men for ei av dei er det framleis uvisst kvar ho eigentleg var då det gjekk gale.

Om lag på same tid fekk Kristiania-reiarlaget Winge bygt ei ekstra stor og sterk skute. Skuta vart bygt av skipsbyggjar Christian Jensen i

Vollen i Asker og sjøsett i mai 1918. Skuta vart bygt på same bedding som Roald Amundsen si polarskute Maud, og ho hadde litt til felles med polarskutene Fram og Maud med omsyn til skrogform og styrke. Skuta var klart større og sterkare enn kommersielle ishavsskuter som hadde blitt bygt tidlegare. Men om konstruksjonstrekk hadde direkte samanheng med den store ulykka i 1917, er meir uvisst. Og den skuta – større og sterkare enn noko kommersielt ishavsfartøy fram til då - fekk det paradoksale namnet Veslekari.

Winge-reiarlaget fekk bygt eit systerfartøy til Veslekari i Son, levert i 1919. Som ein parallell til Veslekari fekk denne skuta namnet Vesleper. Veslekari og Vesleper var om lag like store og sterke, og elles nokså like, bortsett frå baugen. Medan Veslekari hadde ein sterkt rana baug, hadde Vesleper ein tradisjonell loddrett kutterbaug.

Begge desse skutene kom til å spele viktige roller i den verksemda som av somme historikarar blir kalla norsk ishavsimperialisme. Det var dei åra i mellomkrigstida då norske økonomiske og politiske interesser gjorde seg særleg gjeldande i både Arktis og Antarktis. Veslekari spelte ei viktig rolle i samband med den norske aktiviteten på Nordaust-Grønland i mellomkrigstida og like eins i dei same farvatna under andre verdskrig. Vesleper hadde i åra 1927-31 namnet Norvegia og vart nytta til fire ekspedisjonar i Antarktis på leiting etter nye kvalfelt. På desse ekspedisjonane vart Bouvetøya (1927) og Peter I Øy (1929) annektert for Norge. Skutenamnet Norvegia forklarar seg langt på veg sjølv. Somme vil kanskje meine at skutenamnet Norvegia høvde godt i det som av somme blir sett på som norsk ekspansjonistisk aktivitet i Antarktis.

Ei anna skute med eit litt paradoksalt namn er Grande. Grande er både gardsnamn og familienamn både på Sunnmøre og i Trøndelag. Namnet på skuta skriv seg – via fleire slektsledd - frå Grande i Geiranger. 'Grand'/'grandios' tyder noko i retning av stor, fin, viktig i fleire europeiske språk. Men så langt det gjeld storleik høver namnet heller

dårleg på skuta, som var ei av dei minste på fangstfelta.

Familieforhold: Mange fiskebåtar har hatt namn som på ulike måtar er avleidd frå eller knytt til personnamn i reiarfamilien: Johan E, Hans O, Flømann, Sigurdson, Aarsheim Senior, Førde Junior, Klaring (seiest å vere kombinasjon av Klara og Ingeborg), Varegg (Vartdal og Eggesbø).

I fartøyregisteret ved Ishavsmuseet har vi ikkje funne mange døme slike avleidde namn. Men dei finst: Jopeter (kombinasjon av Josefine og Peter), Pil (forkorting av Pilskog), Skår Senior (ex Melshorn ex Kvitungen 1970). I tillegg fekk Melshorn (1956) namnet Olden Junior då skuta vart selt til Trøndelag og vart nedrigga som ishavsskute.

I nokre tilfeller ser skuter ut til å vere oppkalla etter born: Jan Magnus og Pollan. Jan Magnus tilhørde reiarlaget Johansen i Stamsund. Namnet Pollan har ein spesiell – og tragisk – bakgrunn. Ei av skutene som kom bort med heile mannskapet i orkanen i Vestisen i 1952 var Vårglimt av Balsfjord. Reglane for utbetaling av trygdesummen for den tapte skuta stilte krav om at pengane måtte gå til ny skute. Anna Hansen var enkje etter skipper og reiar for Vårglimt, Alfred Hansen. Saman med samarbeidspartnarar fekk ho bygt ny skute hos Iver Hagen på Hjelset i Romsdal. Skuta fekk namnet Pollan. Det var ei oppkalling etter Anna og Alfred Hansen sitt barnebarn Paul Alfred, som også gjekk under kjælenamnet Pollan/Pållan. Den nye skuta fekk seinare namnet Glannøy.



Det finst også nokre døme på at heile personnamn, med både førenamn og etternamn, vart brukt som namn på ishavsskuter: Johannes Bache, Conrad Holmboe, August Jakobsen, Johanna Schjelderup og Martin Karlsen. Dessutan Arnt Angel – men her er vi ikkje sikre på om Angel er førenamn eller etternamn.

Eit anna namn som kan ha vore tilnamn til eit barn, er Lillan av Hammerfest, seinare av Bjarkøy. Ved ein del høve har namnet vorte oppfatta som kvinnenamnet Lillian og feilskrive slik.

Også Tottan av Tønsberg (den seinare Kvittfjell

av Tromsø) hadde namn som visstnok skal ha vorte til på ein liknande måte.

Nokre ulike personnemningar: Brandalingen, Søndmøringen, Saltdalingen, Sælfangeren.



«Søndmøringen»

Sluttord: Desse betraktningane gir seg ikkje ut for å vere utfyllande handsaming av temaet skutenamn. Lesarar er velkomne til å kome med rettingar og tilleggsinformasjon.

(Del to av fire kjem i neste nummer av bladet.)

Hjelle Knut fortel

Eit døme på korleis dei sleit og rodde i gamle dager.

Olavius Holstad heldt ute båt og eg var med han. Me låg til fiskje nord i Hustruhamna. So fann han på ein dag, han fekk det alltid hastigt han Olavius, at me absolutt skulde på sjøen.

Ja me laut lystre sjølsagt. Det var svartestilla so me laut ro heile vegen ut på bankane. Utkomne so kasta me vegna uti å låg der å rykte, men fekk ikkje fisk. So fekk han Olavius det brått att.

Det var å drage opp og til å ro innatt.

På land komne bar det til å laste båten med haud og ryggjer og slo, og so setje seg til å ro heilt heimatt på Hareidsvikja.

Dei som ikkje var frå Hareid var ikkje med, so me var berre 5 mann som rodde den tunge ottringen.

Sundag kveld bar det so nordover att.



HAREID KOMMUNE

Støttar Ishavsmuseet

Om å finne polarinformasjon

Av Hallvard Holm

Dei som alt er råka av polarbasillen veit nok stort sett kvar dei skal leite for å finne nytt eller for å halde seg oppdaterte om det som skjer i dei polare stroka. "Stort sett", fordi det er svært vanskeleg å skaffe seg oversikt over alt. Men for dei som nettopp er vortne angripne av denne ulækjelege sjukdomen som det første angrepet av polarbasillen ofte fører til, kan det kanskje vere av interesse å få eit par tips om nokre kjelder. Kva bør ein lese, kva lag eller foreningar bør ein melde seg inn i og kva blad eller tidsskrift bør ein kjøpe eller abonnere på for å halde seg så nokolunde oppdatert. Og kva stader og kva museer bør ein besøke.

Naturlegvis er det eit håplaus oppgåve å prøve å dekke alt dette på ein skikkeleg måte, men noko av det som er lettast tilgjengeleg kan det vere verdt å sjå på. Og i denne omgangen held eg fram nokre aktuelle foreningar, nokre lett tilgjengelege blad og tidsskrift, og nokre museum som eg kjenner til. Bøker får heller vere til seinare.

Norsk Polarklubb har eksistert sidan 1933 og har sine møter i Fridtjof Nansen sin heim "Polhøgda" på Snarøya/Fornebu. Klubben har til vanleg to møter om hausten og to i løpet av vårhalvåret. Der er alltid eit historisk eller eit aktuelt foredrag, og der er tid til prat med "likesinnede" over ein kopp kaffi med litt å bite i. Norsk Polarklubb gjev ut "Polarboken", som regel annakvart år. Den første kom ut i 1933, og tilsaman inneheld dei eit heilt lite bibliotek av polarstoff. Eg trur ikkje regelen om eit års opphaldstid i Arktis vert handheva så strengt no lenger, så meld deg berre inn sjøl om du ikkje har "overvintra", legg osloturen til ein av møtedagane (som regel onsdagar) og få "Polarboken" gratis tilsendt.

Og når du er i Oslo, så er **Frammuseet** ikkje langt unna. Der kan du bruke fleire dagar og alle burde ta minst ein tur dit. Sjøl må eg tilbake gong etter gong. Der er alltid noko nytt å lære,

nokre bilete som trengst studerast nærare og der finn du ein av Norges beste bokhandlar når det gjeld polarlitteratur. Og skuta "**Fram**", som ho var etter Otto Sverdrup sine ombyggingar. Eit unikum av ein båt! Mang ein sunnmørsk ishavsskipper skulle vel av og til ha ynskt å kunne lyfte både ror og propell opp og inn i skuta for å unngå å få ein gammal blåis på "tvorå".



«Fram» Foto: Magnus Sefland

Og like utanfor, med akterenden symbolsk vendt mot Oslo Rådhus, ligg "**Gjøa**" og fer ille i regn og sol og snø og vind.

Og når du først er i hovedstaden, så ikkje gløym å sjå innom **Skimuseet**. Du vil truleg bli overraska over det du finn der av gjenstander frå tidlege og nyare polarferder.

Få også med deg **Historisk Museum**. Der finn du verdas største samling av kulturgjenstander frå Nunavut, samla i hop av Amundsen og mennene hans då dei låg vinterfaste i 2 år i Gjøahavn. Sjøl inuittar frå dette området av Canada må no reise til Oslo for å lære om si

eiga kulturhistorie.

Arktisk Forening i Tromsø er også åpen for innmelding. Foreninga, som vart stifta i 1947, har ikkje eige blad og dei gjev heller ikkje ut årbøker. Men i løpet av vintersesongen frå september til april har dei 9 – 10 møter, alle med eit spennende fordrag. (I januarmøtet i år var forresten Igor Devold der og viste film og heldt foredrag om bestefaren sin, sunnmøringen Hallvard Devold som diverre datt ut av norsk polarhistorie på grunn av den siste storkrigen, men som no, så lang tid etter, kanskje burde takast inn att, på linje med Adolf Hoel.)

Arktisk Forening held møta sine i **Polarmuseet**, truleg det beste ishavsmuseet i landet! Ei sjøbud (ei ”brygge”, som dei seier nordpå) som ikkje er så storslått som det mektige huset til Ishavsmuseet, men her er det ishavsstemming i kvar ein krik og krok. Den rake motsetningen til det elegante Frammuseet, smålåte og fattigsleg og mektig, men tettpakka og utruleg innholdsrikt. Eit monument over Porten til Ishavet!



Frå Polarmuseet i Tromsø.

Derimot synest eg ikkje **Polaria**, også i Tromsø, er mykje å skryte av. Det mest imponerende der, utanom eksteriøret, som ser ut som oppskrudde isflak, er souvenirkiosken. Men stikk gjerne innom og ta ungane med i akvariet.

Stikk også innom det mektige hovedkontoret til **Norsk Polarinstitutt**, som ligg kloss ved. Samlinga av polarlitteratur i biblioteket der er imponerende. Tusenvis av bøker. Og sjå om bord i ”**Polstjerna**” som for lengst har fått

skikkeleg ”naust” og ligg kloss attmed.

Og når du nå er i Tromsø, så må du naturlegvis innom **Ølhallen**, om du nå korkje likar Mackøl eller måsegg. Henry Rudi og Georg Bjønnes, Svalbards Münchhausen, som forresten var totalfråhaldsmann, og dei andre av den gamle garde sit der ikkje lenger, men stemninga frå gamle fangstmenn og slitne ishavsgastar sit ennå i veggane. Sjøl om der no er oppussa og innreidd med dametoalett! Før i tida var kvinnfolk i Ølhallen like utenkeleg som beksaumsko og ryggsekk om bord i både ”Flemsøy” og ”Polarsel”.

Skal du no til dags prøve å få tak i ennå ein siste rest av ånda frå Porten til Ishavet, så må du også ein snartur inn om **Skarven** for å få deg ein tallerken selgryte og eit kvart frå Macks bryggeri. Set deg ved bordet i kroken lengst borte frå inngangsdøra, like ved peisen, og kjenn på stemninga.

Kvar elles her i landet kan ein leite etter polarkunnskap?

Det vesle **Nobile-museet** på øya utanfor Vadsø har litt å vise fram. **Isbjørnklubben** i Hammerfest har også eit fint, lite lokale nede ved kaia, og melder du deg inn får du isbjørnnåla og kan skryte av at du har vore i byen der norsk overvintringsfangst starta på slutten av 1700-talet.

Kva **Hvalfangstmuseet** i Sandefjord har å by på som kan vere av interesse i denne samanheng, veit eg faktisk ikkje. Endå så nær, så har eg ikkje vore innom der, sjøl om eg har vore i Sandefjord nokre gonger. Berre gløymse og latskap.

Er der så andre norske foreningar du bør melde deg inn i for å få informasjon frå Arktis?

Tja, dr. Torbjørn Torkildens **Det Norske Svalbardselskap** for eksempel, der ”Hensynet til Svalbard som en del av Kongeriket Norge er bestemmende for Det Norske Svalbardselskaps og Det Norske Svalbard-Akademis hele virke.” Torbjørn Torkildsen har sidan langt ned på 60-talet vore ein av våre fremste kritikarar av norsk

unnfallenhet (eg finn ikkje eit meir dekkande ord på nynorsk) i våre polarområder. Med ujamne mellomrom har Svalbardselskapet no i 7 år sendt ut bladet "Nytt fra Nord",

Til no har eg med vilje og for ikkje å skryte for mykje innleingsvis, hoppa over **Ishavsmuseet i Brandal**. Etter mi meining nummer tre i landet etter Polarmuseet og Frammuseet. Bygget er i seg sjølv "verdt ei messe" og innhaldet dokumenterer "Ishavet" på ein framifrå måte. Her har brandølingar, hareidsdølingar og andre gjort ein innsats som det står all respekt av. Der skulle berre ha vore litt meir frå "Brandal City". Men no er alt i Ny Ålesund så freda at du ikkje ein gong har lov til å flytte på ei rusten blekkboks, om du finn ei ute på tundraen, heller ikkje kan du ta med deg ein kolbit. (Synd at vi ikkje knabba med oss eit kvart den gong "Polarstar" meir eller mindre gjekk i skytteltrafikk mellom Svalbard og Brandal! Før alt vart freda og lagt i den store sandkassa som berre forskarar får leike seg i.)



Anlegget til Ishavsmuseet i Brandal.

Eg er storleg imponert over den innsatsen som ligg bak Ishavsmuseet. Alle dei tusen dugnadstimane! Alle brandalskvinnene som har gjort langt meir enn å steike vafles og alle ishavsgastane og andre som har jobba med utstillingane, med guiding og med oppussing av "Aarvak". Det er imponerende kva de har fått til! "Aarvak" er ei sak for seg. Det finst berre to slike fangstskuter som er del av eit museum (om der no ikkje skulle vere ei i Gratangen og? Der har eg heller ikkje vore.), og som rett er ligg ei av dei i Tromsø og ei i Brandal, dei to einaste norske "byane" russiske ishavsgastar kjende til.

Minst like imponert er eg over "**Isflaket**", bladet som du no held i handa. Eg kjenner litt til det arbeidet som ligg bak utgjeving av eit slikt blad, og eg tek av meg hatten! "Isflaket" er eineståande i sitt slag i landet. Vonar at både Finn Sindre Eliassen, Magnus Sefland og Webjørn held ut, og at bladet får økonomi til å utvikle seg vidare. For dette er bra!

Der er forresten to tidsskrift til som det kan vere verdt å sjå nærare på for ein polarfreak: Nordnorsk Magasin og Ottar.

"**Nordnorsk Magasin**" vart starta i det små av Hans Kristian Eriksen ute på Senja for 33 år sidan og eg har lese kvart eitt nummer. Eit makelaust nordnorsk kulturmagasin. Ja, det finst ikkje maken i heile landet. Rett nok har redaksjonen aldri vore spesielt interessert i Ishavet "og omliggende herligheter", og eg har kritisert dei for det. Gruvebusen har betydd så mykje for Nord Norge at han i langt større grad burde ha vore dokumentert i eit slikt bladet. Mest har det dreia seg om livstilhøve i dei nordlegaste delane av fastlandet vårt pluss på Fiskarhalvøya, Kolahalvøya og der om kring på Nordkalotten, men stundom dukkar der likevel opp eit eller anna for ein som ser ennå lenger mot nord, eller mot isen i nordvest eller nordaust. Men eit framifrå tidsskrift er det..

"**Ottar** – Populærvitenskaplig tidsskrift fra Tromsø Museum – Universitetsmuseet" kjem ut med 5 nummer i året og har hittil gitt ut 283 nummer. Tidsskriftet dekkjer dei fleste sidene ved historie, kultur, natur og miljø i nord. Dei skriv om samar, om arkeologi, om hekser og anna overtru, om planter og fiskar og havudyr, men også om ishavsfangst og gruvedrift, om Svalbard og Longyearbyen og Ny Ålesund. Gjennom åra har dei hatt fleire særnummer om liv og lagnad og natur aller lengst mot nord i landet vårt.

A propos **Ny Ålesund**. Der er eit lite museum, der og. Eit museum som er under stadig utvikling, for no er det slik at museumsgjenstandar som har vore lagra eller utstilte andre stader i større grad vert førde tilbake til "heimstaden". Ein tendens som i aller

høgste grad er verd ein diskusjon. (Kven får til dømes glede av den gamle beltetraktoren i Kinnvika som for fleire år sidan vart henta til museet i Longyearbyen for å stillast ut der, men som så igjen vart frakta tilbake til Kinnvika på Nordaustlandet fordi det var der den ”hørde heime”? Kor mange er det som ser innom ”Museet Kinnvika” kvart år bortsett frå nokre få forskarar?!)

Museum har dei forresten på **Bjørnøya** og på **Hopen** også, men ikkje så tydeleg på **Jan Mayen**.

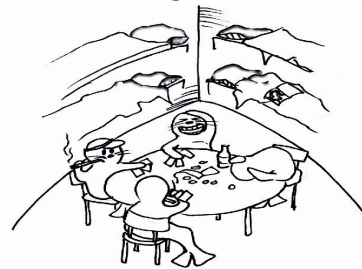
Sidan vi no har hamna på Svalbard, så må **Svalbardposten** nemnast som ei utømeleg kjelde til informasjon om live og virke der nord. Er du det minste interessert i Svalbard eller har du kjentfolk som bor der, så er dette ei vekeavis som det kan vere verdt å abonnere på. Svalbardposten er no inn i sin 63. årgang og kjem ut med ca. 50 nr kvart år.

Longyearbyen har og sine museum. **Luftskipsmuseet** er no under flytting, så det må du vente litt med å besøke, men **Svalbard Museum** er meir enn oppgåande. Museet er no flytta ut av det sjarmerande, gamle grisehuset og held til i hypermoderne lokaler knytta til UNIS (det lokale universitetet) og Forskningsparken. For nokre år sidan vart det kåra til det beste museet i Europa! Svalbard Museum er nesten grunn nok åleine til å ta ein tur til Longyearbyen, fullpakka som det er av informasjon om denne nordlegaste landsdelen vår frå både notid og fortid, og med ein framifrå bokhandel.

Men dersom du ikkje vil ta deg råd til å reise til alle desse musea for å studere samlingane på eiga hand, eller dersom du ikkje vil melde deg inn i alle desse foreningane eller abonnere på alle tidsskrifta eller avisene, eller om det er for å hauste ennå meir polar kunnskap, så leit på internett. Der ligg det uhorveleg mykje informasjon om Ishavet og alt der omkring. --God jakt.

Drøbak 7. februar 2011

FRÅ RUFFEN



En slags maritim skandale, og et trist bakteppe for feiringen av Roald Amundsens 100-års minne.

Av Ivar Ytreland



Mens Statsministeren bruker Roald Amundsen som modell i sin nyttårstale, og mens mange i år skal feire Roald Amundsens 100 års minne, og bruke mange penger til dette, forfaller og forsvinner Roald Amundsens berømte polarskuter ”Gjøa” og ”Maud” sakte. Mens et hopetall maritime forskere, lokale og nasjonale politikere diskuterer intenst om framtidig lokalisering av våre vikingskip skal være Bygdøy eller Bjørvika er det fortsatt taust om framtida for våre 3 verdensberømte polarskip ”Fram”, ”Gjøa” og ”Maud”.

Heldigvis er Nansen's "Fram" meget godt tatt vare på i sitt flotte båthus og trekker store besøkstall av folk og turister til Bygdøy og Sjøfartsmuseet.

Men Amundsen's vesle "Gjøa" har det vondt, og slites ned av vær og vind og råtner i et forurenset Oslo klima hvor den nå har stått ubeskyttet i store deler av året i 38 år siden 1972. Er det ikke nå på tide å få "Gjøa" i hus og i sikkerhet som "Fram"?

Har man ingenting lært av "Gjøa's" lange opphold på land og i friluft i San Fransisco fra 1909-72 som medførte at skuta nesten råtnet helt opp. Til ettertanker og sammenlikning så har Polarmuseet i Tromsø, og Ishavsmuseet på Brandal, bygget tørrdokker og glasshus over sine gamle ishavsskuter "Polstjerna" og "Aarvak."

Det var vesle "Gjøa" (LOA 63 fot) og Roald Amundsen som var de første som seilte Nordvestpassasjen i 1903 – 07. Inntil da hadde mange store ekspedisjoner med flere fartøyer dramatisk mislyktes med store tap av menneskeliv og fartøyer. Rart å tenke på nå når også klimaendringene har åpnet Nordvest- og Nordøst-passasjen for mange cruise- og lasteskip.

Hva så med vårt tredje og siste polarskip "Maud" som ligger som vrak i Cambridge Bay på Victoria Island i Nunavut i Canada. Bør hun ikke nå hentes hjem, og/eller at det bygges en tro kopi (replika) av henne? Begge deler er godt mulige, gode tegninger, beskrivelser og modeller forefinnes, og moderne tungløft og transportskip finnes.

"Maud" ble konstruert og bygget av Chr. Jensen på hans verft Vollen i Asker i 1916-17 og hun seilte både Nordvest- og Nordøstpassasjen før hun ble tatt i arrest i 1925 i Seattle av kreditorer med krav på 8784 dollar og 48 cent! Hun ble der og da solgt på en auksjon for 40 000 dollar til Hudson Bay Company, og døpt om til "Baymaud", seilt til Cambridge Bay i 1926 hvor hun ble ankret opp og brukt som depotskip, flytende maskinverksted, lagerhus og radiostasjon. Denne transaksjonen var vel

egentlig en nasjonal norsk skandale, og en tragedie for Roald Amundsen og han menn.

Hun sprang lekk der i 1930 og sank delvis i fortøyningene på meget grunt vann, og ble fullstendig vrak. Restene av vraket er fortsatt gått synlige og mye av treverket har holdt seg godt i det kalde polarvannet. En god dokumentasjon og tilstandsbeskrivelse forefinnes. Mange fagfolk mener at vraket kan berges og transporteres til Norge. Det har tidevis vært gjort forsøk fra norske interesser på å få hentet vraket hjem, bl. a av Asker kommune og andre, men hittil har alle mislykkes. Nå har vraket fått status som et canadisk kulturminne dvs. at skal det da hentes hjem til Norge vil det kreves både politisk kløkt, offentlig innsats og et betydelig økonomisk løft. Men kanskje interesserte sponsorer og/eller en TV- innsamling kunne løse det økonomiske.

Som en stor maritim nasjon har vi i Norge ikke vært flinke til å ta vare på nasjonale historiske fartøyer. Selv våre flotte vikingskip er blitt noen statiske museumsgjenstander, og forskjellig i forhold til danskenes levende vikingskipsmuseum i Roskilde som har en aktiv bruk og bygging av historiske vikingskip og gamle treskip hvorav mange er av norsk opprinnelse. Danskene har også restaurert og tatt godt vare på sitt store treskip fregatten "Jylland" som står flott utstilt ved havnen i Æbeltoft etter å ha blitt på kostet 280 mill. DKK!

Se også på svenskene som har tatt vel vare på sitt gamle flotte krigsskip "Wasa" som forliste, kantret og sank i Stockholm havn på sin første reis. Svenskene har også nylig bygget en tro kopi (replika) av de kjente Ostindia-seilskipene. Mange andre land i Europa har også restaurert mange flotte gamle seilskip og/eller bygget nye replikaer.

Vi i Norge har bare hatt de 3 nevnte, men verdensberømte polarskip, og vi burde ha råd til å ta godt vare på dem snart.

Det ville være fint om nå de norske maritime

miljøene, forskere og interesserte tok initiativ og innsats for at våre 3 polarskip kan samles på Bygdøy.

Regjeringen og mange politikere sier stadig at Norge må satse i nord, og i nordområdene, og jeg håper bevaringen av våre 3 historiske polarskuter kan bli noe av satsingen.

Er det ingen som vil ta ansvar? Vi har jo en Riksantikvar, fartøyvern og et stort Polarinstitut.



Gjøa, foto. Magnus Sefland



Hard kritikk mot skipperen på Berserk

Av Finn Sindre Eliassen

Berserk – ein russiskbygd seglbåt av stål på 47 fot - vart meldt sakna i Rosshavet i Antarktis 22. februar i år med eit mannskap på fem. Båten sende ut naudsignal i ein knapp time. Så vart alt stilt. Det viste seg at skipper Jarle Andhøy og yngstemann om bord – 18-åringen Samuel Massie – var på veg mot Sørpolen med køyretøy av typen ATV.

Når dette vert skrive, er leiteaksjonen etter Berserk og dei tre sakna mennene avslutta. Det betyr etter alt å dømme at ekspedisjonen fekk eit tragisk utfall. Og dei siste dagane har kritikken mot skipper Andhøy vakse i styrke og omfang.

Norsk Polarinstitut (NPI) opplyste tidleg at Andhøy braut norsk lov fordi han ikkje hadde det rette løyvet til å sigle i havområda sør for 60. breiddegrad. Det er NPI som handhever føresegnene om ferdsel i polare strøk. I dag kom meldinga om at NPI melder Jarle Andhøy til politiet for brot på meldeplikta og manglende forsikring.

Kritikken har vore hard frå styresmaktene på det hardt jordskjelvråka New Zealand, som peikte på at dei hadde viktigare ting å gjere enn å leite etter uansvarlege og egoistiske eventyrarar i Sørishavet. Det blei også uttalt at redningsaksjonen var farleg for fartøy og mannskap slik vêret var.

Siste dagane har kritikken også kome frå nordmenn som kjenner Antarktis godt. Islos Audun Gården frå Hareid er kritisk til tidspunktet for ekspedisjonen til Rosshavet, og seier at ingen seriøse eventyrarar reiser dit så seint i sesongen. Gården viser til vanskelege isforhold og dårleg vêr når det går mot vinter i Antarktis. – Kombinasjonen av vind og kulde gjer det livsfarleg. Berserk burde ikkje ha vore i Rosshavet i slutten av februar, det er veldig merkeleg at dei ikkje visste dette, seier Gården.

Sistemann som har meldt seg, er Skip Novak som har 24 års røynsle i Sørishavet, mellom anna som turopertør. Han har også sigla rundt jorda fleire gonger. Han seier han

blei kontakta før ekspedisjonen la ut og åtvare Andhøy mot å sigle i området fordi isen var for farleg og det er få trygge hamner. Han seier at han aldri ville gå inn i Rosshavet med ein så liten båt, uansett årstid.

Novak avviser også kontant at Antarktis er eit ingenmannsland, slik Andhøy har vist til. Han seier at Andøy sin ekspedisjon med tap av liv er symptomatisk for ei viss type eventyrarar som vurderer Antarktis som uregulert villmark. Realiteten er at Antarktis via Antarktis-traktaten er eit nøye regulert område. Og Skip Novak slår fast at det er uakseptabelt av Andhøy å hevde at han ikkje kjende til dette.

Jarle Andhøy avviser kritikken. – Eg kan ikkje tale for om andre har vore i kontakt med Novak, men det som kjem fram er ikkje korrekt. No er det viktig å fortelje og halde seg til det som er fakta, seier han.

Kjelder:

www.nordlys.no

www.explorersweb.com

www.seilas.no

www.nrk.no

Svalbard 1964, mulig del fra Latham funnet.

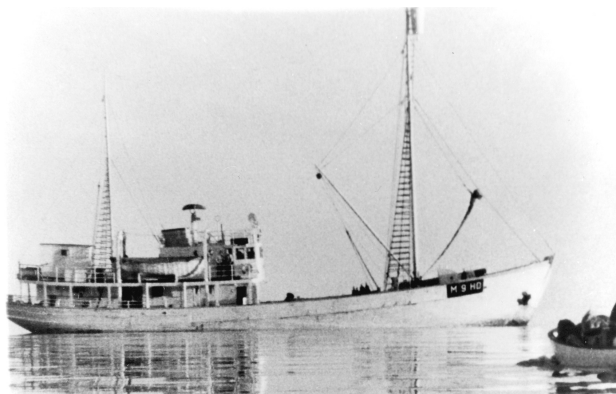
Av Per Johnson

Det var sommeren 1964. Jeg var ung mann og skulle av gårde på min første fangstovervintring. Helt uten erfaring var jeg ikke. To sommerturer med forskere på Svalbard og en vinter med eskimoene i området mellom Nordvest-Grønland og Ellesmereland i Canada. Jeg hadde også vanket i norsk skog og fjell sommer som vinter med telt, bikkjer og fiskestang.

Min fangstkamerat Odd Lønø hadde vært på tre fangstovervintringer tidligere. Han kunne det meste av det som er nødvendig for å klare seg i et totalt isolert polarland. Den gangen hadde vi verken radioforbindelse eller muligheter for helikopterassistanse. Så en måtte klare seg selv

i enhver situasjon.

To mann, sledehunder, proviant og utstyr for ett år ble satt i land i Tjuvfjorden på Edgeøya av selfangstskuta «Signalhorn». Dette ligger helt øst i øygruppa Svalbard, på en øde, utilgjengelig plass. Hytta i Tjuvfjorden, som skulle være vår hovedstasjon, hadde ikke vært i bruk siden 1955. Vinduer og dører var slått inn av bjørn. En meter med is og snø dekket golvet. Tjæreappen var revet av veggene. Komfyren var totalt nedrustet. Det så forstemmende ut.



«Signalhorn»

Planen var nå å få hovedstasjonen i orden. Det som så stod for tur å var å gjøre klart fangstterrenget og reparere bistasjonen på østsiden av Negerpynten. Denne bistasjonen lå i sydøstre ende av vårt fangstfelt ca 30 km fra hovedstasjonen og var viktig å ha hvis det ble dårlig vær eller hvis mye fangst gjorde det ufordelaktig å dra tilbake til hovedstasjonen for mat og hvile.

En dag i september kom vi ned gjennom Negerdalen mot bistasjonen som vi siden kalte Blåsebelgen. Navnet fikk hytta fordi den lå svært ubeskyttet og åpent til. Det trakk godt gjennom veggene når nordøsten slo til. Lette snøbyger varslet om at det gikk mot vinter og at det hastet med å gjøre alt klart til den kommende bjørne- og revefangsten. Hytta lå på en lang åpen strand. Svære havdønninger dundret inn fra sør. Det åpne havet strakte seg så langt øyet rakk. Vi kunne skimte den legendariske Halvmåneøya fire km ute i sydøst. Denne øya blir regnet som den mest bjørnerike fangstplass på Svalbard.

Hytta vi skulle sette i stand var bygd i 1905 av den kjente fangstmann Karl Bengtssen fra Bergen. Den var om mulig enda verre å se til

enn hovedstasjonen. Vinduer og dører var også her slått ut. I tillegg hadde den besøkende bjørn forlatt hytta tvers gjennom langveggen mot sør. Men selve konstruksjonen stod. Her var det nok å henge fingrene i.

Den lange stranda strakte seg kilometer på kilometer mot nordøst. Der lå ilanddreven ved og materialer i store mengder. Drivtømmer fra de nordrussiske elver, vrakdeler fra skip, trålposer og garnkuler. Vi satte i gang med å bære ved og brukbare planker og bord. Et stykke nordøst for hytta, helt øverst i flomålet der sanden gikk over i mose, ble jeg oppmerksom på en stor, grå plate. Jeg øynet muligheter til å få tett en del av hytteveggen. Jeg snudde og vendte på dette merkelige finerflaket. Dobbel kryssfiner med spanter i mellom. Skrudd sammen med masser av messingskruer. Kantene var uregelmessig formet av slitasje mot land, sand og is. Vind og sjø hadde plassert flaket så høyt som høyeste flo hadde vært. Mose, gras og blomster vokste opp langs kantene.

Da jeg veltet konstruksjonen over, ble blikket

fanget av et forniklet beslag. Jeg fram med kniven og ripet i overflaten. Det var messing under forniklingen. Jeg la spesielt merke til at beslaget var isolert fra treverket med et gummilignende stoff. Der og da slo tanken meg: en antenneisolator, en del fra Latham. Historien om Roald Amundsens siste ferd kjente jeg i detalj. Et av de store polarmysterier som det aldri ble funnet noen løsning på. Etter havariet i 1928 ble det funnet en tank på Trøndelags-kysten og en vanlig flottør utenfor kysten av Troms. Disse gjenstandene stammet beviselig fra Latham. Men en stor finerplate på Edgeøya? Kunne dette henge sammen? Det gikk raskt opp for meg at dette kunne forklares. Havaristedet for Latham, beregnet etter flytid og kurs, ble satt til en plass i havet rett sør for Bjørnøya. De to løsrevne tankene kunne, hvis de fløt lett på vannet, bli tatt av nordlige vinder og ført sørover mot norskekysten. En finerseksjon uten vindfang, ville derimot være mer eksponert for nordgående havstrøm. En nordlig drift for denne flate finerkonstruksjonen som lå foran meg i sanden, var absolutt



Plata på veggen når Sysselmannen henta den.

Foto: Torbjørn Pedersen

tenkelig.

Imidlertid stod vinteren for døra. Hytta måtte gjøres værtett. Finerflaket ble behørig spikret fast som en del av sørveggen og kledd med tjærepapp. Vinter og en uforglemmelig vår fulgte. Dette var altså 36 år etter Latham forsvinning.

I årene som fulgte har jeg ofte tenkt på dette finerflaket. Når jeg traff gamle Svalbard-venner, fortalte jeg gjerne historien om Latham og konstruksjonen i veggen på den fjerne fangsthytta. I 2003 sendte en av disse vennene et utklipp av en Tromsø-avis. I forbindelse med 75-års dagen for havariet, ble en del nye teorier lansert. Dette fikk meg til å ta kontakt med Luftfartsmuseet i Bodø.

Da det gikk opp for meg at mine opplysninger ble tatt på alvor og et helikopter ville bli sendt til Edgeøya, fikk jeg bange anelser. Jeg tenkte på alt som kunne ha skjedd på 39 år. Isbjørn kunne ha slått inn sørveggen igjen, vinden kunne ha sendt finerflaket ut på nye eventyr. Men det var en merkelig opplevelse å vite at vi snart kunne få klarhet i et spørsmål som i 39 år stadig hadde surret rundt i hodet på meg. Var finerplata fra Blåsebelgen virkelig en del av det berømte flyet Latham?

Kort tid etter dro folk med helikopter til Edgeøya. De fant finerflaket slik jeg hadde beskrevet det og tok det med til Longyearbyen. I årene siden har gjenstanden blitt fraktet mellom Bodø, Tromsø og Longyearbyen flere ganger. Riksantikvaren har på sin side anmodet om at den mulige flydel blir satt på plass i hytteveggen der den stod i 39 år.

Luftfartsmuseets folk har vært i Frankrike, beøkt flyfabrikker og flymuseer. De har prøvd å finne originale tegninger til Latham for eventuelt å kunne identifisere «flydelen» fra Edgeøya. Alt har hittil vært forgjeves.

I år er det igjen et Amundsen-jubileum siden det er 100 år siden sydpolturen. Kanskje kan det nå frigjøres nye krefter som kan føre til en løsning på denne saken.

Parallelt med undersøkelser som gjøres i Frankrike bør en undersøke den lange, sydvendte rekfjæra der finerplata ble funnet. En større del av Latham kan ha drevet i land her og blitt brukket opp av tungsjøen under strandingen. Jeg gikk mange ganger de 10-12 km fra Blåsebelgen til nordøstre ende av denne stranda. Men ingen har gått der med det bestemte mål for øye å finne flere vrakdelar fra Latham.



Kvar er Arktis?

Av Hallvard Holm

Spørsmålet dukkar stadig opp: Kvar er Arktis? Og svara er fleire. Hittil har korkje geografar eller andre klart å verte samde om eitt klart svar. Ingen vil slå bastant fast kvar grensene for dette udefinerbare Arktis går. Så vidt eg veit finst det fem forskjellige definisjonar:

1. -Arktis er alt som er nord for Polarsirkelen. Så då er altså Bodø og Narvik og områda der omkring, der det veks både jordbær og poteter, ein del av Arktis, men ikkje stor delar av Grønland og Canada, heller ikkje Hudson Bay der isbjørnen ruslar i gatene i Churchill om hausten, og heller ikkje store delar av Alaska. – Med andre ord er dette ein ikkje heilt god definisjon sjøl om Wikipedia skriv at ”Området, eller delar av området, nord for den nordlige polarsirkelen kalles Arktis”. Heller ikkje siste utgåva av Store Norske Leksikon er heilt å stole på når dei skriv at Arktis er det området på jorda ”som har mørketid og midnattsol”. Sjøl om den sørlige delen av Baffin Island ikkje er så tett befolka, så vil nok dei fleste av dei som bor der likevel protestere på denne definisjonen. –Men Island fell utanfor. Heile Sagaøya bortsett frå ein del av Grimsey ligg som kjent sør for Polarsirkelen.

2. -Arktis er alt hav og land som er nord om den

sørlegaste drivisgrensa. Og det er kanskje inga urimeleg grensedraging sjøl om denne grensa vert ganske krikete og krokete. Men då kjem ikkje Finnmark med (sjøl om der har vore isbjørn i land nokre gonger), men det gjer derimot Island. Det gjer også heile Grønland, Labrador og New Foundland. -- Men etter denne definisjonen kan ikkje ishotellet i Rovaniemi lokke turistane med at dei er i Arktis.

3. -Arktis er alle områder der det er permafrost. Evig tele. Også ein forståeleg definisjon. Då er det meste av av Sibir, men ikkje Kvitsjøområdet, heile Svalbard, Grønland og Nunavut og store deler av resten av Canada og det nordlege Alaska innafor grensene, og kan skryte av å vere ein del av dette eventyrlege Arktis. Etter denne definisjonen er berre eit par små høgfjellsområder i Norge ein del av Arktis, og ishotellet både i Alta og i Rovaniemi fell framleis utanfor. Men grensa for permafrost går så langt sørover i Nordaust Sibir at ein nesten kan sjå til Kina.

4. -Ein fjerde definisjon av Arktis er områder der julitemperaturen jamt over ligg under pluss 10 grader. Kan hende ikkje så dum ein definisjon, det heller, men også her er det store områder som gjerne vil vere ein del av dette eksklusive nordområdet som det utanfor. Kva med største delen av Nord Norge til dømes? Og kva med store deler av Sibir som ligg klart nord om Polarsirkelen og der drivisen ligg heilt i fjøresteinane vinterstid? Til og med eit område like sør for Discobukta på Grønland har ein middeltemperatur i juli som ligg over 10 varmegrader og fell dermed utanfor. Det same gjer ishotella både her og der.

5. -Den femte og den siste definisjonen av Arktis som eg kjenner til, er alt land som er nordanfor tregrensa. Grensa vert då litt diffus på tundraen i Sibir. Sørlegaste biten av Grønland vil og få eit problem her, og deler av Sør Varanger med sine skogar fell utanfor. Men kva med Island som teknisk sett visstnok er fri for skog? Eg har då vitterleg sett både eitt og fleire skogholt der borte?

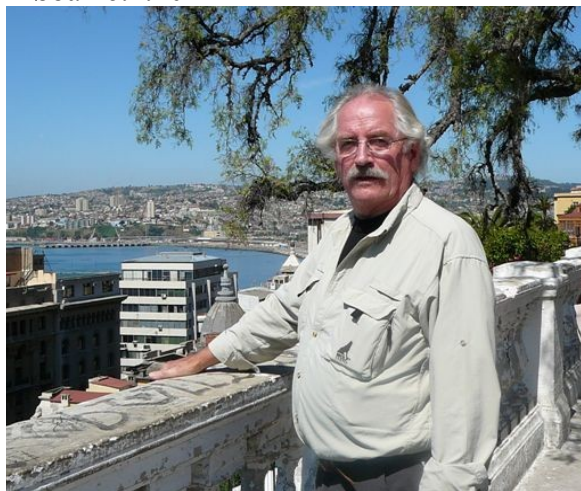
Med andre ord, det er ikkje lett å definere

Arktis, og ingen av desse definisjonane er vel "rettare" enn dei andre. Alle fem har si logiske forklaring. Men som mangeårig "spitsbergensar" er det greitt å kunne slå fast at Svalbard kjem innafor alle desse definisjonane: Øygruppa ligg nord for Polarsirkelen, der er drivis, der er evig tele, gjennomsnittstemperaturen i juli ligg på ca. 6 plussgrader og der er definitivt ikkje skog.

Så vil du oppleve Arktis, verkeleg Høg-Arktis, så reis til Svalbard. Eller til Nord Grønland. Eller til Nunavut. Eller til (Kan hende vil du vere med meg på tur til Longyearbyen og der omkring i slutten av juni?)

Kva definisjon held så eg ein knapp på? – Ein lausleg kombinasjon av alle fem med Polarsirkelen som basis. Då får Nord Finland og Nord Sverige også vere med. Og franske turistar og andre kan sove godt i sine is-suiter og nyte sin drink av isstaup. For dei nasjonane som grensar mot sjølv Polhavet eller Nordishavet (USA, Canada, Grønland/Danmark, Norge og Russland) er ikkje dette noko problem. Dei kjem alle innafor ein eller fleire av desse definisjonane. Berre Island, der dei også kan vende blikket nordover utan å sjå land, ligg på vippen. Men no har dei på politisk nivå teke opp spørsmålet med dei fem polarstatane om å få kome med i det gode selskap. --Og eg synest svaret bør bli "Ja". Om ikkje av andre grunnar, så fordi dei har eit slikt iskaldt namn på øya si.

Drøbak 6.2.2011



Halvard Holm

Eit skotsk reiarlag med norsk namn

Av Magnus Sefland

I ein tidlegare artikkel i Isflaket om kvalfangarar frå innlandsdistrikta i Norge hadde vi omtale av den verna kvalbåten Southern Actor i Sandefjord. Der skreiv vi at reiarlaget som fekk bygt Southern Actor, Chr. Salvesen & Co, hørte heime nettopp i Sandefjord. Somme publikasjonar, både prenta og nettbaserte, oppgir Sandefjord som heimeadresse for reiarlaget Chr. Salvesen & Co. Men etter vår hovudreferanse, Store norske leksikon si nettutgåve, kan akkurat det sjå ut til å vere litt feilaktig.

Reiarlaget Chr. Salvesen & Co hadde rett nok norsk opphav. Men foretaket hadde si hovudtilknytning til byen Leith i nærleiken av Edinburgh i Skottland. Grunnleggaren heitte Salve Christian Frederik Salvesen. Han vart fødd i Mandal i 1827 og døydd i Leith i 1911. Han fekk skipsfart og handel inn frå både fars- og svigerslekta. Faren var skipsreiar og trelasthandlar. Svigerfaren var verftseigar.

Christian Salvesen vaks opp i farsslekta sitt forretningsmiljø i Mandal. Etter skulegang vart Christian på 1840-talet sendt til utlandet i ein treårsbolk for å lære skipsmeklarfaget. Første stopp var i Skottland. Der opplevde han oppgangstider innan handel og skipsfart. Han oppheldt seg og arbeidde fleire stader i Skottland, og han var også i den tyske byen Stettin (nå ein polsk by) før han returnerte til Mandal. Der arbeidde han i verksemda til faren i fem år.

Christian Salvesen hadde fått fotfeste i Skottland. I 1851 reiste han tilbake til Skottland, og der grunnla han foretaket Chr. Salvesen & Co i Leith. Foretaket dreiv i skipsfart og trelasthandel. I 1857 vart Salvesen britisk statsborgar. Men han heldt oppe kontakten med Mandal, både personleg og forretningsmessig. Trelasthandelen hadde opphav i familien si verksemd på Sørlandet.

Salvesen sine fartøy var registrert i Mandal og hadde gjerne partseigarar der.

Salvesen si verksemd ekspanderte i fleire retningar. Innan skipsfart innebar det omlegging frå seglskip til dampskip. Verksemda kom også med i gruvedrift i Orkladalen i Trøndelag. Foretaket var også deltakar i bygginga av Norges første elektriske jarnbane, - frå Løkken til Thamshamn.



Southern Actor, Foto: Øyvind Thoresson

Etter kvart vart Salvesen også deltakar i kvalfangst og omsetjing av kvalprodukt, med stasjonar på Island, Færøyane og Shetland. Ekspansjonen heldt fram i Antarktis. Foretaket etablerte landstasjon for kvalfangst på Falklandsøyane i 1908 og på Sør-Georgia i 1909. To år seinare fekk foretaket sitt første flytande kokeri. Det var same året som Christian Salvesen sjølv døydd. Salvesen sin stasjon på Sør-Georgia fekk karakteristisk nok namnet Leith Harbour. Saman med Grytviken var Leith Harbour den stasjon som greidde seg best gjennom krisetida på 1930-talet. Ei tid var Salvesen eitt av dei største foretaka innan antarktisk kvalfangst.

Christian Salvesen fekk etter kvart ein framstående posisjon i forretnings- og samfunnsliv i Leith. Han tok initiativ til etablering av norsk sjømannskyrkje i Leith, og han var ei tid norsk-svensk konsul i byen. Etter at Christian Salvesen døydd, førte tre søner verksemda i kvalfangst vidare til rundt 1960. Det var langt ut mot slutten av Chr. Salvesen si deltaking i kvalfangst foretaket fekk bygt den nå verna kvalbåten Southern Actor.

Båten vart bygt i Middlesbrough i 1950. Nå er det Sandefjordmuseene i samarbeid med Hvalfangerklubben i Sandefjord som står for verning og drift av båten.

REFERANSAR:

Store norske leksikon (Nettutgåve).

Norsk Forening for Fartøyvern:
Medlemsmatrikkel 2010.



**Såra Kvalross
hoppa i fangst-
båten og kløyvde
trøyeerma til
skipperen.**

Av Ivar Grimstad

*Då branddølingane
trudde moskusdyra
på Aust-Grønland
var vandrane hus.*

*Ole S. Brandal var første mann på
Grønlands jord nordafor 70 grader.*

Det er ikkje vanskelig å sjå at Hau-Ole i Brandal har vore ein kjempekar. Den gongen han sto i sin beste bragde, var han sikkert slik som vi gjerne trur våre gamle vikingfedre såg ut: dryg over herdane, raudt, logande hår med frisk hamletfarge, djerv i fåre og romfræk både i matfat og drykkehorn.

På ein sjapp i Bergen skal dette ha hendt:

Hau-Ole sat i godt lag med gode kamerater. Så kjem det ei kjempe til, ein som mykje godt

livnærde seg å fara rundt og dra krok med folk etter å ha fått dei til å våga ein viss pengesum. Framandkaren kan vi difor gå ut i frå hadde den teknikk som var truvande for eit slikt «yrke».

Lenge fallbaud han kunsten sin. Men ingen tok oppunder.

Tilslutt vart han Hau-Ole lei. Han daska hundrekronaren i bordet og ba kjempa legge i mot ein liknande lapp. Mannen beit seg i lippa, men la setelen på bordet.

So drogst dei. Han Hau-Ole vann. Roleg sopa han hundrelappane opp i loven sin og mælte: «Du va' slett ikkje veike - -».

Søndag 2. november, fyller Hau-Ole, eller Ole S. Brandal, som er borgarnamnet hans, 80 år. Eit slikt høve til å få høyre om vikingliv i vår tid, kunne ikkje Sunnmørsposten la gå frå seg.

No sit dei her i dei romslige stovene hans oppi «Holine» i Brandal. 80- åringen er dryg over hendene og i godt hold enno.

Han har same friske andletsfargen. Men håret er kvitt og beina vert litt styrare enn før. Ikkje anna å venta. Han har trødd vide på kloden med dei – sume plassar der menneskeføter aldri før har gått.

-Vi var ti syskjen, så det var ikkje råd å leggja seg til heime, seier han langt. Og ikkje treivst vi heller med det. 17 år gamal strauk eg til sjøs.

Så fortel Hau-Ole målande og med episk styrke om korleis han lærde å koke gjær og bake brød av ein svensk baron, om den gongen båten vart lens for poteter, kom innunder St.Helena og vart hjelpne av engelskmennene der og mannskapet samstundes fekk sjå hytta og stallen til sjølvaste kaiser Napoleon.

-Korleis var den?

-Tja, eg hugsar det ikkje så grant, det er heile 62 år sia.

Men størrelsen var omlag som ei torvløe – raudmåla og pene var dei bae to. Det var ellers på den uteseglinga eg møtte dei ålesundarane i Freemantle i Australia, to brør som nettopp hadde rømt frå ein engelsk lastebåt og no skulle slå seg på gullgraving.

-Kven var det?

-Brørne Aslak og Ole Solbjørg. Dei hadde



ingen anna ting enn det dei gjekk å sto i og so ei hakke og ei skuf.

-Fann dei noko?

-Jamenn gjorde dei det. Men før dei kom så langt, hadde dei vore borti mange ting, hadde vore nær ved å tysta i hæl og fått hjelp av dei innfødde. Ole fekk ellers fri reise av engelskmennene til Ny Guinea for å grave gull der. Men han drog på seg feber og måtte reise som blindpassasjer heimatt til England.

Hau-Ole har mange sidesprang under forteljinga, fortel så flytande og har så mykje stoff at det er vanskeleg å avgrense seg.

-Vi vil gjerne høyre om ishavsferdene dine.

Både far din (Severin Brandal) og bror din (Peter Brandal) var pionerar i ishavet frå våre kantar. Korleis kom dei inn i dette livet?

-Det byrja med at bror min, Nils, kjøpte seglskuta «Havfruen» som han hadde lagt ishud på og tenkte å setja inn i ishavsfart. Så kom han burt under linedraging på torskebankane.

Då var det at far og Peter kom til meg og bad meg ta over skuta.

Ærleg tala så var eg ikkje lysta på det. Eg var stimbåtførar i denne tida, og det ga bra økonomisk resultat. Ishavsnæringa var mykje meir utrygg.

Far og Peter, som hadde drive i Vesterisen før, hadde til denne tid rusta ut skutene sine frå Tromsø med nordnorske skyttarar. Men desse skyttarane hadde så mykje for dette arbeide sitt at det ikkje var tale om å få balanse i drifta for skutene frå Brandal.

Vel, eg gjekk med på å ta «Havfruen».

Så hyrde eg to av mannskapet på den skuta far hadde rusta ut frå Tromsø – som skyttarar. Peter, som hadde seglskuta «Minna», tok to av mannskapet sitt og gjorde til skyttarar. Såleis gjorde vi oss fri nordlendingane og rusta oss ut frå Ålesund, ti mann på kvar av skutene.

Våren og sommaren med, vart eit skrapår i Vestisen.

Elendig fangst og dårlig ver. Då sesongen var ute, hadde kvar skute kring 70 dyr. Eg – som var van med å gjere det godt på stimbåt- var i dårleg humør.

Så møttes Peter og eg og samrødde oss om å ta vestover til Grønland. Vi låg 70 – 75 grader nordlig breidd denne tida. Medan vi drøfta spørsmålet, kjem det pløyande ein stor stimbåt austanfrå. Det var austlendingar på selfangst. Båten hadde namnet «Samson» og kapteinen heitte Samuelson. Vi fekk han i tale. Han såg på dei tretti tons skutene våre og tykte det var skrøpelege farkostar.

-Kan vi prøve å kome oss til Grønland, trur du? Spure vi.

-Eg vil på det sterkaste fråråde dykk det, svara han.

Fridtjof Nansen spure om det same, og eg rådde han frå. Der er både straumfylt og isfylt.

Men vi meinte det ikkje nytta å skræme oss. Då drog karen fram drafta og viste at det var omlag 60 mil til Grønland. Var vi likevel så djerve å legge avstad, ville han i allefall rå oss til å holde oss på 75 grader heile vegen. Straumen var rimeligare der.

Så kryssa vi innover. Vi haka oss fast i dreggar i store isfjell og hala og drog. Etter mykje slit i fem heile veker, hadde vo berre 2 -3 mil att til Grønland. Vi kunne sjå åpen råk langs landet.

Men trur du ikkje han då la til med nordvest storm som køyrde ut etter og la oss heilt faste. Då sa eg til Peter: Lat meg få med to mann frå skuta di, så tek eg to frå mi. Vi rustar oss ut med kaffi, smør, kavring, ved og segl, tek fangstbåten og prøver å kome oss til land.

Det vart satt i verk.



Kvalrosfangst

Vi drog båten over isen og rodde i dei små råkene vi fann.

På turen skaut eg ein storkobbe, så vi i nødsfall kunne ha både mat, brensel og varme. I to døgn rodde og drog vi stykkvis. Så opna isen seg litt

etter kvart, og vi kunne setje foten på Grønlands jord lenger nord enn nokon mannefot hadde vore før på Claveringsøya. Der drog vi båten på land, koka kaffi, velte båten og laga oss hytte. Så fekk karane sove. Sjølv gjekk eg vakt.



Eg var no so pass trøyt at det vart visst ender og ein dubben på meg og. Men eg tok meg ein tur opp mot fjellet og skaut to rappgjess. Det kunne hjelpe på maten dersom det skulle falle så ille at vi vart verande ei rid.

Men med eitt lettat det ut i havet, og skutene kom kryssande.

Då fekk eg gå til køys medan Peter kryssa austetter langs kysten

Det var spanande. Ingen hadde vore her før, så det var ikkje godt å vita noko om grunnar eller bankar.

Men eg hadde ikkje sove lenge før Peter vekker meg:

-Nei, no må du komma deg opp i tynna, Ole, eg ser noko levande inne på land. Det liknar hus på vandring. Det må vere kjempedyr.

Vi vart samde om å tørne oppunder land og gå med eit par båtlag innover. Vi såg dyra i kikkerten omlag halvanna mil unna.

Etter kvart vart det umåteleg tungt å gå, for der var slik leirsupe. Skodda kom og sigande, og Peter og eg vart usamde om vegen.

Enden på visa vart at vi skildest.

I det laget mitt skulde passere ei elv, høyrer vi skot ifrå dei andre. Eg talde til tjue, heile ladninga – og straks etter ropa ein av karane våre: -Eg høyrer naudrop - - -!

Heldigvis så var det ikkje så ille. Ikkje lenger etter møtte vi dei andre leande.

-Vi kom fram på nokre veldige dyr som vi har tømt heile ladninga i, sa Peter, men dei står der like godt. Og det var sant.

Då vi kom burt til dyra, sto dei på alle fire steindaude. Vi velta dei overende, flådde dei og tok hovuda med oss. Det var ei dryg bør, den halvanna mila.

Men då vi kom ombord – vi måtte signalisere med tåkeluren – for dei hadde lagt seg frå land. Då hadde dei også skote tre dyr av same slaget. Vi hadde ikkje greie på kva slags dyr det var før vi kom heim.

Ingen av oss hadde sett Moskus før.



-Det var i same færvann vi opplevde dramatiske kvalross-jakta, held Hau' – Ole fram.

-Desse dyra veidde vi på den måten av vi feste ein harpun i enden på eit langt skaft. I andre enden feste vi ei line.

Når kvalrossa låg på flaket, rodde vi burt under iskanten og køyrde harpunen i ho.

No hadde ikkje eg nokon anna jaktkunnskap enn den Peter hadde lært meg i all hast. Og når vi ein dag – med kvar sin båt – skulle legge til eit flak der det låg ei samling på to og eit på tre dyr, bar det gale i veg.

Vår båt skulle ta dei to. Vi rodde til flaket.

Og eg fekk harpunen i den største. Men i jagtiveren glømde eg å be karane å ro undan. Og her gjer kvalrossa eit kjempebyks utfor iskanten og beint i båten til oss!

Så nær meg var ho at ei av dei store hoggtennene flerra trøya mi frå skuldra og nedover armen.

Båten vår sokk med forenden så han vart ståande på skrå nedgjennom sjøen, og til havs

bar det både med kvalross, øks, gevær og meg sjølv. Dei andre karane sprang attetter - - -
Eg la på sym i isvatnet, og fekk tak i ein låg kant og kom meg opp på flaket. Peter – som såg tilburden – kom roande og skulle berge mennene.

Men då gjorde dei kvalrossane som låg att på flaket, åtak på båten hans! Dei hogg dei svære tennene i ripa og ville velte båten. Det vart ein kamp for livet kan du skjønne. Karane brukte både byrse og øks. Og dei fekk livet av tre stykkjer. Då flotna båten vår – og vi fekk hale den store opp og fekk livet av den også.

Sia delte vi dei turre kleda, for vi hadde to mil å ro attende til skutene. Godt lasta var vi og. Ei kvalrosshud med spekk veg omkring 200 kilo. Den store som heldt på å setje tennene i herda mi, er kanskje den største kvalross som har vore teka der vest.

Tennene var over 27 tommar.

-Korleis vart utbyttet av turen?

-Vi fekk full last. Femti-seksti moskusdyr og eit liknande tal med kvalross og isbjørnhuder. Dessutan hadde vi 4 – 5 levande moskus, ein levande kvalrossunge og ti levande isbjørnungar.

Vi stilte ut desse dyra i buda hans Godø og tok inngangspengar.

Det vart ei heil valfarting dit.



Dei hadde både døde og levande isbjørnar.

-Men eg har gløymt å fortelje at vi skaut tre – fire polarulvar og.

I grunnen så var det dei som førde meg til møtes med Fridtjof Nansen.

-Kjende du han og?

-Resultatet av turen vår kom sjølvsagt i avisa.

Der sto det om polarulvane og. Museet i Oslo hadde aldri høyrte at slike dyr fanst på Grønland, så dei hadde gått til Nansen med meldinga. Men han kunne ingenting seie. Personleg så hadde han ikkje sett slike dyr.

Men han trudde nok det var sant. Vi hadde salta skinna av polarulven så det var berre å sende dei nedover. Og det stemte, vi fekk mykje pengar for dei – endå dei røytt stygt.

-Eg får fortelje om eit anna brev i samme rennet, som ikkje var fullt så hyggjeleg. Det var regjeringa i Danmark som sende krav på fangstavgift. Eg er ingen skrifvar, men då skreiv eg eit skarpt brev til Danmark og sa at det gjekk ikkje an å krevje avgift frå fangstplassar som var utilgjengelege. For ingen danske hadde nokonsinne drøymt om å kome dit. -Fleire brev kom ikkje.

Men altså: Ein dag ankra skuta til Nansen opp på Ålesund hamn og det kom bod til Peter og meg om å kome ombord.

Vi kjente oss kanskje ikkje så store framfor denne vidkjente mannen.

Men det skal seiast at ein meir liketil mann, har ikkje eg møtt.

Han brukte sitt mål og vi brukte vårt mål.

Eg hørde ikkje at han gikk gkip av noko.

Det er berre tull av sume at dei skal språke når dei møter folk som gjer det. Eg har snakka branddalsk heile mitt liv og har aldri vore brydd for det.

-Kva sa Nansen da?

-Han tykte vi hadde gjort ei bragd.

Tilslutt spurde han kva utdanning vi hadde. Eg sa som sant var, at det var berre det han Hovde-Petter hadde greitt å banke inn i skallen på oss i den stutte tida vi gjekk på folkeskulen.

Men då lo Nansen godt å klappa meg på herda: «Det er tilstrekkelig det Brandal»

-Vil du rekne 1900 som startåret for ishavsneringa på Sunnmøre?

-Det var i allefall første året skutene rusta seg ut herifrå med berre Sunnmørsk mannskap, svarar Ole S. Barndal.

Tallause eventyr har Hau-Ole vore med på oppi ishavet.

Frå dramatiske forlis, til livsfarleg operasjon av ein mann frå hans eige mannskap. Han var

komen ut for vådeskot.
Ole opererte kula ut av sida hans berre med barberkniv og ein streng. Vedkomande lever i Amerika den dag i dag.

Dei som reiste første turen på ishavet under Hau-Ole sin kommando, minnst han med takk. Sjølv var han eit jarn i styrke og arbeid. Men han viste alltid tolmod og godleik mot den som var urøynd. Det fortel mykje om mennesket Hau-Ole.

Han har ikkje hatt berre gode dagar. Kona døydde tidleg frå mann og ti born. Seinare har to av sønene hans døydd under tragiske omstende i framande land. Ein på Grønland, ein annan i Aust-Tyskland.

Og Hau-Ole har, kanskje meir enn andre, vore hardt prøvd i sitt økonomiske liv. Men han har halde på sitt gode humør, og sin givnad til å fortelje, så hendingane får eit makelaust liv i munnen hans.

Søndag vil nok mange av hans grannar og ishavskollegaar finne vegen opp i Holå til den gamle vikingen. Enno fleire vil gjeste han i tankane – og takke han fordi han har vore med å utvida grensene for mannefoten i dei veldige kvite markane i arktiske strok.

(smp 01.11.52)

«Kanskje kjem eg ikkje heim att frå Ishavet denne gongen»



Eit 60-års minne om ein ung hareidsgut som omkom i ei ulykke i Vesterisen.

(Vikebladet/Vestposten 2001)

I ettertid fortalde bestevennen Kjartan at Leidulv hadde gitt uttrykk for ei kjensle han bar på før turen: Kanskje kom han ikkje heim att frå Ishavet denne gongen, skriv Endre Hareide i denne artikkelen der han fortel om hareidsguten **Leidulv Mørk**, som omkom i ei ulykke i Vesterisen våren 1951. 5. april er det 50 år sidan hendinga.

Den 20. juli 1933 kom første gutebarnet til Myra. Leidulv vart midtpunktet mellom mor, far og tre systre på ti, fem og to år. Han var åleine bror til han vart sju år. Då kom veslebror Jon Kåre som den femte i syskenflokk.

Leidulv gjekk på Holstad skule, og voks opp i eit godt grannelag med mange kamerater. Som ungdom vart han med i losje «Dag over Land», og med ei god songrøyst vart Hareid Godtemplarkor ein naturleg plass.

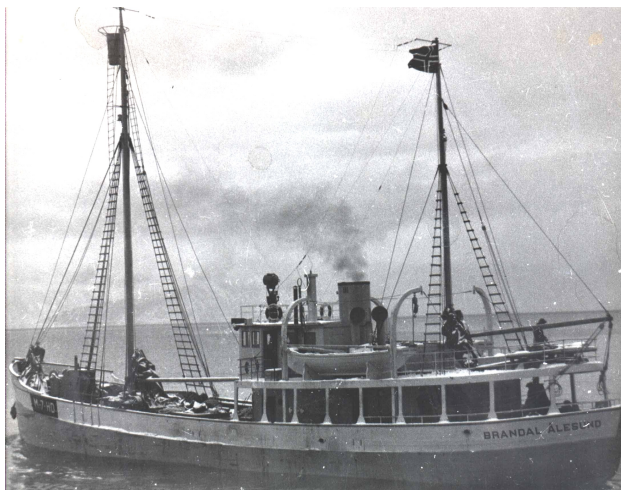
Han likte godt gardsarbeid, og gav uttrykk for at han ville ta seg eit par turar i Isen. Tene seg nokre kroner, før han slo seg til på landjorda for godt.

Kjartan Grimstad var Leidulv sin beste ven. Han var også skipskamerat på turen til Stretet sommaren 1950. Dei hadde planer om å følgjast åt til Vesterisen året etter. Men Kjartan bestemte seg for å gå på realskulen som tok til same hausten. I ettertid fortalde Kjartan frå ein nær og personleg samtale mellom dei to – der Leidulv hadde gitt uttrykk for ei kjensle han bar på: Kanskje kom han ikkje heim att frå Ishavet denne gongen.

Siste søndagen før avreise kom Leidulv med forslag om å ta familiebilete. Ein slik dag var alle heime, og det var å få samling på familien, meinte han. Etter å ha sett far, mor, syster Lidveig og veslebror Jon Kåre inn i planen, bar det av stad til fotograf Lorents Jønsson.

Etter fotografeirnga samlast alle til eit hyggeleg familielag i Oskargarden på Grimstad, og småingane Arild og Eldar fekk sitje på fanget til onkelen. Han kom litt seint til familielaget. Då bileta seinare kom, viste det seg at han hadde stått att hos fotografen for å ta bilete av seg sjølv.

Dei som hadde ei lei tid desse dagane, var mor og far til Leidulv. Spesielt faren hadde store vanskar med Vesteristuren til 17-åringen. Fleire gonger var han i ferd med å få han til å seie frå seg romet på «Brandal».



«Brandal»

Den dagen skuta låg i Ålesund, og overseglinga skulle ta til ved midnatt, var det barkedag framme i Myra. Far Georg var synleg uroleg, gjekk ut og inn og orda også frampå om å ringe til byen og overtelje Leidulv til å vere heime – sjølv no i siste liten.

Denne otten gav seg ikkje. Veslebror Jon Kåre, som delte soverom med mor og far, vakna av at faren gret og mora trøysta, og far sa: «Eg har slik ein ank for han oppe i isen».

I ettertid fortalde faren at ein dag han stod oppe i løa måtte han rope til Gud: «Om så skjer, lat meg få ei grav å gå til».

Så skjedde det!

Messeguten om bord i «Brandal» fortel:

-Han Leidulv hugsa eg godt, ser han for meg endå klårare enn dei andre av mannskapet, nettopp fordi han kom ut for den ulukka.

-Det var første turen min på Ishavet, og eg hadde fått meg rom som messegut. Vi var akkurat ferdige med eit «Klappmus-slag» (samling). Det hadde teke til å roe seg litt, og det var tid for plukk-fangst. Skipperen stod i tønna. Nokre av mannskapet var i lugaren, andre var ute på dekk. Det var i middagspausen, eg var i messa og bakka opp middagsmaten:

-I det eg sende pletten (tallerken) ut til Leidulv gjennom byssedøra, ropa skipperen at ein mann må gå ut på styrbord side og huke opp eit dyr frå isflaket. Leidulv sende inn att pletten. Eg tok imot i det han for attover gangen for å etterkomme ordren. Det var glatt og iset. I det han tok seg spenntak for å bykse ned på flaket, glapp foten. Leidulv fall ned mellom skuta og flaket. Atterstemnet på skuta trefte mannen mot iskanten og han var vekk. Det vart sendt folk ned på isen, og dei hadde med seg stengene (bambusstenger med krok på).

-Leidulv var borte, einaste liten grande blodfarge i sjøen var synleg. Alle prøvde å leite langs skutesida med stengene, mest som i blinde. Utruleg nok fekk dei fatt i han. Ein lækjar var på fangstfeltet det året, han skifte med besøk frå skute til skute, og nett den dagen var han om bord i «Brandal». Han konstanterte at Leidulv var død.

-Hendinga gjorde sterkt inntrykk på oss alle. Ei ulukke grip hardt inn i eit samansveisa båtmannskap. Den dag i dag, femti år etter ser eg «hendinga» føre meg som det var i går, slutta Severin Liavåg – den gongen ein ungdom på 16 år.

Johan Hasund stod saman med Leidulv då dei var i ferd med å hoppe ned på flaket. Johan hadde sagt til Leidulv at han ikkje måtte hoppe for tidleg. Skuta for til og frå iskanten. Ivrig som han var, satsa han for tidleg og fall i sjøen.

Det var Johan som fekk Leidulv opp på flaket, kroken hadde huke seg fast i støvelskaftet til den omkomne. Denne hendinga gjekk så hardt

inn på Johan at det vart siste turen hans på Ishavet: «Eg skulle ha prøvt å stanse han», hadde Johan sagt etter ulukka.

«Hvalrossen» hadde avslutta turen og var i ferd med å reise heim frå feltet og låg i same området som «Brandal». Det vart den skuta som tok Leidulv med seg heim att til Norge.



«Hvalrossen»

Ulukka hende torsdag 5. april. Heime på Hareid hadde dei nett feira påskehelg og var komne eit stykke ut i veka. Seint ettermiddag fredag 6. april køyrer sokneprest Nilsen over Eidet mot Hareid. Sørge-bodet denne dagen var tungt å bere, sjølv for ein prest.

Han sette frå seg bilen i avkøyrsla til grannegarden for å dempe uroa i heimetunet til den omkomne 17 år gamle guten. Men i låvegluggen stod far og såg presten kome gåande. Han rekna med kva besøket galdt og seig ned på låvegolviet i fortvilning.

Dei dagane som no kom, vart tunge å bere for mange, men mest for mor og far. Kanskje tyngste stunda var då «Hvalrossen» kom til Hareid. Olav Dybhavn køyrde kista, og mykje folk hadde møtt fram på kaia og fylgde etter båra mot heimen. I det sørgjeferda svinga opp gardsvegen, kom mor og far frå tunet for å ta imot sonen sin. Mor heldt far fast i armen.

-Denne hendinga har brent seg fast hos meg, seier Lidveig, syster til Leidulv.

-Eg ser enno for meg kva klede dei hadde på seg. Dei hadde vorte eldre berre på nokre få dagar.

Vikebladet for 12. april 1951 skriv:

«Dødsulukke i Vesterisen.

Fredag i førre veka fekk Georg Mork på Hareid det triste sørgebodet frå Vesterisen at son hans, den 17 år gamle Leidulv Mork, var omkomen ved eit ulukkeshende. Leidulv Mork var med fangstskuta «Brandal», og det var andre turen hans i Ishavet. Guten fall i sjøen og vart klemd mellom skutesida og iskanten. Det heile gjekk så fort føre seg, at ingen kunne gjere noko for å berge han».

Så fekk Leidulv si siste kvile på Hareid kyrkjegard. «Ei grav å gå til» rett sør for Prestestova.

Av Endre Hareide

Minne om ei hending og ein ven

«Leidulv og eg rusla ut i den vakre vinterkvelden. Nyfikne og forventningsfulle. Mykje folk, kjende og ukjende. Ei oppleving for to som var med på si første klargjering, og som slett ikkje hadde opplevd ei slik stemning og fortetting tidligare»

Einar Holm har skrive dette 50-årsminne etter venen Leidulv Mork.

Alltid møtte du han smilande og blid, lett på foten, snar i replikken og ei lita, venneleg fantesprette på lur. På søndagsskule, i skuletida, på speidar møte, og i arbeid og leik.

Mitt første møte med Leidulv som eg kan minnest, var ein gong eg var med mor til Grimstad for å besøke bestemor. For to urolige gutongar var det meir freistande og springe gard i mellom, eller i fjøs og løde, enn å sitje inne og prate. Det vart ein venskap som når eg ser tilbake på det, gav meg mange gode barndoms- og ungdomsminne.

Men så vart det ein brå og trist slutt.

Sjølv om vi ikkje såg så mykje til kvarandre etter konfirmasjonstida, var det knytt sterke band etter sju år i same klasse, i same søndagsskule, i speidaren og i leik og arbeid – eit vennskap som varte.

Det merka vi når vi møttest. Alltid ein vennleg kommentar, eit smil, eller eit godord med på vegen.

Hausten 1950 skulle Erstad grave ny tomt til det som vart kalla «tørka». Der møttest Leidulv og eg på nytt. Begge fekk vi oss arbeid der. Leidulv også med hest og kjerre for å køyre ut masse, medan vi begge hakka og lesste.

I denne vår tidlege ungdom gjekk naturligvis praten mykje om framtida, og om det vi skulle bli. Vala var ikkje så mange den gongen. Vi hadde begge våre klare tankar om kva vi skulle gjere. Leidulv skulle bli bonde framme i Myra, og eg skulle bli fiskar.

Men begge hadde vi det til felles at vi skulle prøve og få oss plass på ishavet. Der var pengar og tene den gongen, og det var unge, spreke fangstfolk dei ville ha.

Begge fekk vi oss plass til neste Vesteristur. Leidulv på «Brandal», eg på «Polarsel». To glade førstereisgutar såg fram til å kome seg ut av molda og den tunge leira, for å vere med på det store eventyret.



«Polarsel»

Storsildfisket var over, og ishavsskutene var under klargjering til ny Vesteristur. Der møtte eg Leidulv igjen. Skutene låg på rekke og rad ved Brunholmen i Ålesund. Der var liv og røre. Hamna full av båtar. Snurparane som venta på vårsilda, garnbåtar som låg inne og venta, og alle ishavsskutene som rusta ut til ny tur.

«Polarsel» låg nærast kaia på Brunholmen. «Brandal» to-tre skuter lenger ute.

Det var kvelden før avreise, og ein nydeleg seinvinterkveld. Norderval skulle ha den vanlege avskjedsfesten sin for mannskapa på fangstskutene.

Leidulv kom hoppande over til «Polarsel». Vi rusla saman opp på Avholdshjemmet. Stappfullt lokale, mange kjende frå våre bygder (dei fleste skutene var frå Hareid og Brandal), rjomegraut, kaffi og kaker – med mange gode Norderval-historier til. For så til slutt; i ein sein kveldstime, ei andakt og eit bibelord med på ferda.

Leidulv og eg rusla ut i den vakre vinterkvelden. Nyfikne og forventningsfulle. Mykje folk, kjende og ukjende. Ei oppleving for to som var med på si første klargjering, og som slett ikkje hadde opplevd ei slik stemning og fortetting tidlegare.

På St. Olavsplass vart vi ståande og lene oss mot rekkverket, medan garnbåtane låg baug i baug mot kaikanten. Mastrene og tønnene på skutene ruva over det heile.

Der vart gode barndomsminne, og minne frå skuletida, henta fram. Den gode låtten til Leidulv – og dei gode historiene sat laust. Så rusla vi mot Brunholmen - såg på alle dei staute skutene so låg klar for avgang, og begge følte vi nok ei viss spenning.

Så hoppa Leidulv lett over rekke og på dekk på dei skutene som låg mellom «Polarsel» og «Brandal». Vi vinka god tur til kvarandre. Det siste eg høyrde var ei vakker songstrofe før han forsvann i lugaren.

Den vakre songrøysta mintest eg frå sju år i folkeskulen, for av gutane i vår klasse var det

nok berre Kjartan og Leidulv som viste evne og vilje i den lei.

1951 vart det ein god sesong i Vesterisen. Mykje dyr og gode prisar då vi kom heim.

«Brandal» såg vi ofte, og ein gong var vi verkeleg i kapping om eit «klappmyskast».vi slost om same dyra. «Brandal», «Polarsel» og fleire andre skuter. I arbeid på isen, der «Brandal» var næraste skute, såg eg Leidulv jumpe lett over flaka. Smilande og blid vinka han, før neste dyr måtte hentast.

Det var det siste eg såg av skulekameraten og barndomskameraten min.

Dei store «slaga» var over. Dei fleste var godt nøgde med fangsten, og nokre tok til å snakke om heimtur. Ei av dei var «Hvalrossen» av Hjørungavåg, ho hadde full last. Men mange av skutene dreiv såkalla «plukkfangst», gjekk mellom isflaka og fanga eitt og anna dyret, for å fylle opp mest mogleg. Slik også med «Polarsel» og «Brandal».



Plukkfangst.

Slakk is, litt dønning og leiting etter dyr. Slik starta også 5. april 1951 i Vesterisen.

Rolege dagar i eit vakkert ver. Der du også hadde tid til å suge inn dei vakre naturopplevingane som is, snø, sjø, fargar, skute og dyr kan gi. Men den dagen fekk oss brått til å tenkje på andre ting.

Mura-Johannes på «Brandal» melde over radio at ein av mannskapet var skadd. Han hadde kome mellom skuta og isen. Seinare på dagen fekk vi høyre at det var ei alvorleg ulukke.

«Hvalrossen», som hadde starta på heimturen,

fekk spørsmål om å ta med vedkomande heim, og «Hvalrossen» gjorde vendereis.

Vi følgde spent med på radioen om kvelden, og same dagen fekk vi vite at vedkomande var død av skadene.

Det vart mange samtalar om bord i «Polarsel» den ettermiddagen og kvelden. Kven kunne det vere? Vi kjende alle om bord i «Brandal». Vi våga ikkje feste oss ved noko namn. Eg fekk frivakt om kvelden, og kraup til køys, men det vart ingen søvn, for straks etter kom det over radioen at det var han Leidulv Mork.

Eg følte meg liten og hjelpelaus, og var glad for at eg fekk gøyme meg bak eit køyforheng.

Han Leidulv rakk berre å bli 17 år. Han hadde heile livet framfor seg. Med evnene sine, viljen og den positive innstillinga si til livet rundt seg – hadde han mykje ugjort. Sorga og saknet var tungt å bere for foreldre og sysken, men også for nabolag – og for ein omgangsflokk som hadde mist ein god ven.

Men tapet var stort også for bygda vår. Vi hadde så gjerne hatt bruk for også han Leidulv. Eg er viss på at han hadde vist igjen i lokalsamfunnet vårt.

Leidulf kom attende til Hareid med «Hvalrossen», og fekk si grav på Hareid kyrkjegard. Livet rakk ikkje lenger. Men ei lita trøyst var det nok for dei næraste at dei fekk ei grav å gå til. Under denne gravsteinen kviler no også foreldra til Leidulv; Georg og Ragnhild Mork

Av Einar Holm



Har skrive biografi om Ragnar Thorseth

Olav Lie Gundersen, som har rodd frå Noreg til Færøyane, har skrive biografi om Ragnar Thorseth. Boka kom ut på Kagge Forlag i september.

Anne Gry Eilertsen

Nordmøringen Olav Lie Gundersen har budd nærare ti år i Ulsteinvik, der han var lærar ved Ulstein vidaregåande skule. Han fortel at i utgangspunktet kontakta Kagge Forlag Ragnar Thorseth sjølv, med spørsmål om han kunne skrive sin eigen biografi. Det sa eventyraren frå Tjørnvåg tvert nei til. Men han opna for at andre kunne skrive biografien. Thorseth sette berre eit vilkår, at forfattaren ikkje skulle vere austlending, fortel Lie Gundersen.



Olav Lie Gundersen og Ragnar Thorseth

Bok om roturar

I 2004 prøvde Olav Lie Gundersen og Tommy Skeide frå Ulstein å ro frå Ulsteinvik til Færøyane. Men turen vart mislykka. Året etter vart det full klaff for Lie Gundersen, som har skrive bok om dei to roturane. Kanskje var det denne boka som fekk Kagge Forlag til å ringe han om å skrive boka om Ragnar Thorseth. Lie Gundersen kjende godt til Ragnar Thorseth. Han hadde blant anna fleire

samtalar med han før roturane frå Noreg til Færøyane.

I løpet av det siste året har forfattaren i fleire bolkar budd hos Ragnar Thorseth i Aurvåg, og han føler at han har kome tett inn på han.

FØRSTE NORDMANN PÅ NORDPOLEN

– Ragnar Thorseth er ein eventyrar heilt utanom det vanlege. Og det som fascinerer meg aller mest ved han er den veldige drifta han har, fortel Lie Gundersen.

Eventyrferdene til Thorseth starta med ein rotur frå Måløy til Shetland i 1969. Seinare har han blant mykje anna segla jorda rundt i vikingskip – og han var første nordmann på Nordpolen (30. april 1982).

– Akkurat det er det ikkje så mange som veit. Men eit typisk trekk ved Ragnar Thorseth er at når han er ute på ein ekspedisjon, er han alt i gang med å planleggje den neste. Under pressekonferansen etter Nordpolekspedisjonen var han derfor meir oppteken av å snakke om neste tur, enn å framheve at han var første mann på Nordpolen.

Hadde Noregs rikaste menn rundt seg

Ifølgje Lie Gundersen var Ragnar Thorseth i 1980-90-åra over alt, og heile tida med mange ballar i lufta. Han hadde ein stadig driv etter å kome vidare, gjere noko nytt.

– HAN HADDE EI MERKELEG EVNE TIL Å FÅ VILJEN SIN. OG HAN SNAKKA MED VAKTMEISTEREN PÅ HÅHOLMEN PÅ SAME MÅTE SOM HAN SNAKKA TIL KNUT KLOSTER. Forfattaren fortel at Thorseth i denne perioden hadde mange av Noregs rikaste menn i sin nære krins, og at han under eit møte med Knut Kloster klarte å skaffe seg 30 millionar kroner i ekspedisjonspotten.

PREGA AV EIN FAR SOM LENGTA UT

I boka kjem Lie Gundersen også inn på barndomen til Thorseth.

– Det var viktig for meg å finne ut korleis ein unggut frå Tjørnvåg kunne finne på så mykje rart. Eg trur mykje ligg i genane. Han hadde blant anna ein far som var nøydd til å ta over heimegarden, men som hadde ein lengt etter å reise ut. Det trur eg har prega Ragnar.

Ulykke i 2000

År 2000 vart eit vendepunkt for Ragnar. Under ein ridetur på ein shetlandshest heime i Aurvåg, fall han av hesten og hovudet deisa mot ein murkant.

Opptreninga har vore hard, og Thorseth har gjort det på sin måte.

– VILJEN OG STAHEITA HANS ER MARKANT. HAN VILLE IKKJE TA MOT FYSIKALSK BEHANDLING, MEN TRENE SLIK DET PASSA HAN. OGSÅ HEIMEHJELPA VART KUTTA UT ETTER EI STUND, FORTEL LIE GUNDERSSEN, SOM SYNEST THORSETH DEI SISTE ÅRA HAR KOME SEG GODT TIL ATT.

TOK OPP ATT ARVEN ETTER VIKINGANE

Tittelen på boka er “Den siste viking”. I utgangspunktet var dette arbeidstittelen, men forlaget og Lie Gundersen kom til at dei ikkje kunne finne ein betre tittel.

– På 1980-talet var det Ragnar som tok opp arven etter vikingane. Han henta tilbake identiteten, fellesnemnaren til nordmenn. Og det er forresten artig å registrere at sjølv oslofolk veit kvar Bjørkedalen på Sunnmøre ligg. Dei veit at det er staden der Ragnar Thorseth fekk bygd vikingskipa sine.

Hovudpersonen sjølv har nyst vore på Grønland i ein 55 fots seglbåt, og er i skrivande stund på veg frå Island til Færøyane.

– Det har vore svært interessant å granske livet til Ragnar Thorseth, slår forfattaren fast.

Boka er rikt illustrert med bilete frå livet hans.

Om Rasmus Lars

Han Rasmus Lars fekk prøve seg som skipper på «Bjørn», medan rette skipperen gjekk frå ei rid.

Han Lars var heldig og fiska godt den turen.

Emil F. Rasmussen, eigaren, kom bort til han medan dei låg ved buda: «Nå kara, kor det gjenge er det noke dokke har å utsette på nokon ting ombord?».

«Å ja,» sa han Lars, han tykte dei hadde fiska so pass bra at han kunde tore seg til å bere fram ei lita klage.

«Det er no so at de kje fritt det leke litt rufftaket, men det er no ikkje verre med det, vil du halde never so kan no alltid eg halde torv».

Ei soge frå eggafiske

Ein sundag om våren var eg utmed Ulstein kyrkje, og der var han Kvitnes Kolbein komen og skulle hyre folk til eggja tur ombord i Rasmussen sin «Bjørn».

Jau han fekk i folk og eg var ein av dei.

Det var ikkje frakke tider den gongen.

Kvar mann heldt seg liner sjølv, og dei tok vi ut på krita og fekk det trakt frå luten når turen var slutt.

Han var ein storridar ute på bankane den veka.

Ein av første dagane vi låg der, sleit ei av stor skøytene varpet og kom rekande nedover havet rett mot oss. Det var eit togvarp som ikkje var sterkt nok til å tole ridinga. Dei laut umake seg heilt innatt i byen og kom utatt so fort dei kunne.

Det gjaldt å få koma i bruket igjen. Og no hadde dei stålveier til varp, og det skulle vel halde. Nei diverre det heldt ikkje, lenge var det ikkje før det brann av. Ja det brende bokstavelig av i den veldige gnikinga og ridinga i sjøene.

Då måtte dei slutte og gå innatt for andre gong og turen var spolert.

Dei fortalde at skipperen gret då. Han var ny ombord i skuta og skulle prøve lukka si som skipper for første gong.

Men det vart ein tung tur for han.

Det vart ingen stortur for oss på «Bjørn» heller nei.

Ei tynne salta kveite var alt når linene var betalte. Ja, og so hadde eg 11 kroner på meg for lut av «danken». Ein «dank» kring 20 anglar på kvar line som mannskapet fekk for seg sjølve.

Men so var det no ingen stor pris på fisken heller å snakke om.

Kring 8 – 10 øre for brosma og 38 – 40 øre for langa.

Fortalt av Hans R Grimstad

JT MEKANISKE AS

Leverandør av maskiner og utstyr for
næringsmiddelindustrien

Tlf. 70273660/97537300

Kjære Ishavsvenner.

Redaktøren har bedt meg sende ei lita helsing til alle dykk som les Isflaket og støttar vårt arbeid med å dokumentere og syne fram norsk kystkultur-historie.

Vi er takksam for at akkurat du, ved å ha dette eksemplaret av Isflaket i hende, er med på å støtte

oss, og på denne måten tek del i det viktige arbeidet oss meiner vi gjer, det å fortelje og dokumentere unik norsk historie. Vår kyst og vårt folk bør ta vare på og hegne om slik historie, og la komande generasjonar få ta del i denne historia.

Når du no sit og les denne utgåva av Isflaket, er forhåpentlegvis våren like rundt hjørnet, og det tek til å varmast langs fjord og fjell. På same måte som det stunda mot vår og sommar når ishavskutene vart oppe i det iskalde og farlege nord for å finne innkome for folk og familier rundt om. Det var nok mang ei ishavskjerring og lengtande ungar som kika utover mot Kvitneset i håp om å sjå skuta "deira" kom fullasta inn til kaia her i Brandal.

Det måtte vere spanade tider, og mange lever enda som tok del i dette. Kjekt er det å sjå at mange av desse ofte kjem på besøk til oss, har gjerne med seg eit bilede eller to, ei historie, eller ein gjenstand dei vil gje til oss, som eit varigt minne for alle som vil vite og høyre og sjå!

Ishavsmuseet er i år 30 år, og dette skal oss nok på mange måtar markere utover året, vi har alt mange planar som dykk nok vil få merke etterkvart. Oss ved museet er inne i ei hektisk periode, der vi planlegg og arbeider fram mot opning 1 mai, som er den vanlege opningsdagen for museet kvart år. Men forhåpentlegvis har mykje skjedd før denne datoen kjem, og vi veit

alt no at dette vert eit aktivt og godt år for museet.

Og for dei som kjenner museet slik det har framstått siste åra, så vil det vere mange gode grunnar besøke og nytte oss i år.

Oss er kjempestolte av det som oss har makta få til med begrensa midlar denne siste hausten og vinteren sia oss stengte for siste sesong. Det er nesten slik at oss ikkje trur det sjølv kva oss har makta !

Det har vore ein kjempeinnsats utan like frå alle dei som har bidrege i dugnad og arbeidsvilje, og eg vil nytte høvet til å takke dei alle saman for fantastisk arbeid!

Dersom du ikkje har fått med deg alt dette, bør snarast ta deg ein tur til Brandal og sjå på dei nye utstillingsareala og orientere deg om dei nye muligheitene som no byr seg for å event. leige lokalet for fest og ande samkomer. Museet framstår no som aldeles forandra, med store nye utstillingsareal, som naturlegvis er det viktigaste for oss.

Det å formidle historie har alltid førsteprioritet hjå oss ! Du vil sjå den nye kiosken vår, den nye kjøkkenavdelinga, utvida festlokale nede i grunnetasja. I neste etasje vil du finne vår store nye konferanse- og festsal, som har ei fantastisk utsikt mot fjord og skipslei gjennom store vindauger som opnar lokalet mot sjø og fjord. Eit ekte rederikontor vil du og finne.

Gamle utstillingar er flytta og fiksa på, slik at du vil få ein heilt ny opplevelse når du kjem ut og besøker oss. Vi har fått båtar og anna innandørs og på denne måten gitt alle våre utstillingar nye dimensjonar.

Borte i Aarvakhuset skjer det også saker og ting, som vil gje deg nye opplevingar også der. I tillegg har oss teke i bruk det ærverdige kontorbygget til Karlsenrederiet, som gjer at oss føler oss på verkeleg historisk grunn når oss utfører dei administrative oppgåvene som også kviler på oss.

Ta deg ein tur til Brandal, be om ein kaffikopp



og ver med på nye opplevingar !

Eg kan som sagt ikkje takke nok dei som har ofra timer og veker for å hjelpe oss, og også er eg svært takksam for alle dei som er med på å sponse oss i dette viktige kulturarbeidet ! Utan alle dykk hadde det vore håplaut ! Eg ber deg som lesar notere deg kven som bidreg og hjelper oss, og nytte dei i alle dei samanhengar du kan. Og føler du behov for å gi oss ei hjelpande hand, så er du alltid velkomen.

Då gler eg meg til fine påskedagar, og til framleis hektiske museumsdagar, og vil gjerne ynskje deg og alle dine ei retteleg god og fin påske ! Så ber eg deg ta deg ein tur til Ishavsbygda og museet vårt, som ikkje berre set Brandalsbygda på kartet, men som også er det sentrale og naturleg midtpunktet for all norsk ishavs historie, og som ber på verdier og landshistorie langt over det dei fleste kan tru !

Vi har store forhåpningar om at dei rette instansar også snart forstår kva for eit unikt og fantastisk konsept og museum som er bygt opp her i Brandal, og gi oss den statusen dette museet verkeleg fortener.

Eg er gla for at Hareid Kommune og dei som er folkevalde også ser dette, og støttar oss i arbeidet. For deg er denne opplevelsen berre ein måte å finne ut av dette på, kom og besøk oss ! Ta med deg alle du meiner bør få denne kunnskapen. Nytt oss dersom du har planar om festar, konferansar, samkomer eller anna type møtevirksomheit.

Vi skal ta vel imot deg, og gi deg den servicen du fortener!

La oss saman utvikle og bygge norsk kystkultur !

GOD PÅSKE, og sjå fram til gode varme dagar!

Og ver hjerteleg velkomen til Brandal!

Willy Nesset
Styreleiar

Skuter som forliste -21.

M/S «Veslemari» M-133-A forliste den 17. april 1940 som følgje av propellhavari og andre omstende, mellom anna krigsutbrotet den 9. april.

Skuta var eigd av Sælfangst og Havfiske A/S, Ålesund. Den var bygd av tre i 1922 og hadde ein brutto tonnasje på 113 tonn.

Skipper på denne turen var Oskar Garnes. Med seg hadde han skyttarane Jon Hamar og Sigmund Ryste, maskinist Sverre Lervik, maskinassistent Amund Rafteseth, stuert Martin Ulfstein, fangstmenn Andreas Løseth, Melvin Kleppe, Sigurd Sandvik, Harald Garnes, Karl Myrvang, Olaf Solheim, Knut Garnes, Ingvald Eksund, Ole Molvær, Lauritz Båtnes og Frithjof Resø.

Rapport frå Skipper Oskar Garnes av 16.5.1940 fylgjer. Sjøforklaringa vart halde i Tromsø den 18.mai 1940.

Det spesielle med denne saka er at forliset hende i dagane like etter krigsutbrotet. Reiarlaget var trygda mot vanlege sjøfarar gjennom Assuranseforeningen «Ishavet» og mot krigs farer gjennom «Statens krigsforsikring for fiskeflåten.»

Då reiarlaget skulle ha erstatning etter forliset, viste det seg at det var uenigheit om kven som skulle betale,- «Ishavet» eller «Statens krigsforsikring for fiskeflåten».

Saka vart lagt fram for dispachør Henrik Ameln for vurdering. Han konkluderte med at:

«Efter ovenstående kan derfor ikke overføres: Statens «krigsforsikring for fiskeflåten» noget ansvar for M/S «Veslemari»s forlis».

Etter dette blei partane einige om å overlate avgjerda av tvisten til ein voldgiftsmann. Justitiarius M. Coucheron vart oppnemnd, og hans avgjerd skulle vera bindande for begge partar.

Voldgiftsdomen vil i si heilheit fylgje i neste nummer av Isflaket.

God Lesnad!

Sigbjørn K. Rosbach Røren, Ålesund.

Rapport
~~UTDRAG~~

Lørdag den 6 april 1940

Ligger vi med M/S "Veslemari" i Vesterisen på selfangst. N.B. 70°15' antat Lengde vest 16°30'. Sterk N.O.kuling med snebyger. Isen er tatt og vi er indi isen. Vi bauer oss utover mot Kanten Kl. 3 om (15) er vi utom Tettisen og går ostover. Vi går ijenne en odde og Kl 16 mister vi propellen. Her går tung dønning og vi får en stor is i propellramen og slår propellen helt av. M/S Kvitungen er straks ved os, og Vi tilkaller ham for assistance, Og han setter sløper ombord på os og sløper os mot en slakke i isen. Vi vill forsøke at sette på ny propell, vi går igang med det forberedende arbejde. Og Tellegram blir sent hjem til rederiet om det indtrufne. Søndag morgen den 7, når det lysner av dag er vi ferdig at blynde skifftingen. Det blåser nu sterk N.O.kuling med frostrøyk, og tung dønning. Vi forsøker skifting men det går ikkje. Vi må jive det helt op, for det er for stor dønning og alt fryser til som vi skal bruke i vandet. Vi tellegraferer at vi må få sløp Hjem eller til Island. Da vi ikkje har seilskraft at ~~xxxx~~ seile med. M/S Kvitungen ligger fremdeles med sløper ombord på os.

Mandag den 8 april Kl. 15.30 får "Kvitungen" ordre om at sløpe os Hjem til Norge. Vi går straks igang med at rigge til Sløper og kl. 17 kan sløpningen påbegyndes. Vi er et godt stykke indi isen men Kl.22 er vi utav isen og Kurs kan settes hjemover. Det blåser nu frisk Sv bris med tung NO dønning.

Kl. 8 Tirsdag morgen den 9. april får vi høre at det er brutt ut Krig Hjemme i Norge. M/S Kvitungen forandrer nu kurs for Island og styrer VS'V. Kl. 19 får vi høre at der var danet ny Rejering i Norge. Og at vi nu er under Tykland. Derfor blir nu Kursen forandret for Nor Norge. Vi vill forsøke at komme ind der.

Fortsettes.

Onsdag den 10. april kl. 19 får vi høre at den gamle regjering sitter og at der pågår full krig. Hjemme i Norge og at der pågår sjøslag utfor Malangen. Nu vil ikke Kvitungen sløpe mot Norge, men ta våre mannskap ombord. Eller så sløpe mot Iskanten igjen. Vi ber han om at sløp mot Iskanten så vi ~~xxx~~ for forsøke at få på ny propell. Vi har nu stiv vestlig og kurs blir styrt N.V. Vi har cirka 160 Nmil til Isen.

Torsdag den 11 april det blåser nu til vestlig kuling, med tung sjø. Vi sprengte sleperen og kjettingsekreren. Vi får forbindelse igjen og sløpningen fortsettes. Fartøiet leker sterkt lensepumperne må gå jant. Kl 2 em får vi omslag til sterk N.O. kuling med tung sjø og megen overising. Kvitungen sløper nu med sakte fart så vi må bakke oss opunder isen igjen. Mot kvelden minker kulingen og sjøen smulner.

Kl. 4 fm den 12. april er vi opunder den første isen igjen. Sløpningen fortsettes indx på N.V. Vi må få det helt smult så vi får forsøke skifting av propellen igjen Kl 12 ser vi en del fartouer som ligger og drifter i en råde i isen. Og vi ~~sløper~~ sløper mot disse. Kl. 15 er vi kommet ind til disse fartouer og her er helt smult Vi legger nu stille i isbaksen og får Kvitungen på siden og skiftingen på begyndes. Det ~~blåser~~ ^{få} blåser nu en stiv Kuling fra Ost med tørt snefok. Det er vanskelig ~~xxx~~ at/se men det går bra med skiftingen. Kl 20 er propellen og mutteren påkommet Men vi kan ikke få lås på mutteren av ~~idi~~ propellakselen er så kort. Vi har jenet et hull i mutteren og skal forsøke at få neri en stoppskrue men det går ikke av di det blåser så sterkt og natten komer på så det er umulig at få se at skru den ind. Vi tenkte at få ligge i still til ny dag, men kulingen øker til full storm så vi må utav isen. Og skibet må trimes igjen for stormen. Vi setter maskinen igjen og det fungerer godt, så vi håper den vil sitte.

Lørdag den 13 april sterk storm med tatte snehyger. propellen sitter godt fast, men det viser seg at vi har fått en større lekkasje i atterenden, efter at maskinen blev i bruk. Vi arbeider os en vandkikert for at se ner på propellen når viret bedrer seg.

Søndag den 14. april Det blåser full storm

Mandag den 15 full storm og snebøuer ant st N B 68° 55 L V. 38°

Fortsettes.

Utover om.minker stormen av en del vi går litt ind på Nor og N.V. Idet vi slår sakte atterover mester vi propellen. propellmutteren har skruet seg av og propellen har stått bare på akselen helt laus og nu miste vi siste propellen og blev liggend at drive. Vi ligger i sammen med flere andre fartøuer i 10 - 12 i alt. Jeg går ombord i "Veslekari" vor der er samlet 8-9 skippere for at komferere om slæp enten til svalbard eller til Island. Men dem svarte at dem verken kan eller vill slæpe da det er for stor risiko på Grund av krigen. Alle fartøuer villgå norover til Svalbard. M/S Signalthørn og Kvitungen ville komferere med sine manskaper og jive beskje senere; men beskjeden kom at dem ikkje kunde slæpe oss. At Prøve at seile med den seil vi ~~xxxxx~~ har og den lekasje fartøuet har anser vi for uforsvarlig. Vi blir liggende at drive de andre fartøuer vil passe på os.

Torsdag den 17 april Framhaldende NO kuling med snebyger og tung dønning Vi ligger fremdeles og driver. M/S Kvitungen har tet slæper på os for at vi ikkje skal drive indi isbaksen. ombord i Kvitungen spør dem vad vi har bestemt os til at jøre jeg svarte at vi vill vente og se om ikkje vi får nogen til at slæpe os til land. Det er antagelig propellhylsen som er knust for lekasjen har blit større. Fartøuerne begynde nu at gå nord over i isen. Jeg går nu ombord i Kvitungen og spør om ikkje dem vill slæpe os til lan en vei. Men dem svarte at dem intet vilde have med slæpingen å gjøre under de nu varende forhold. Vi måtte nu jøre et for dem vill gå nord over nu. Jeg går så ombord og gav manskabet beskjed om forholdet. Manskabet forlangte da at kome i sikkerhet ombord på andre fartøuer før dem forlater os. Jeg satte så på flagget for at tilkalle opmerksomhet, og en del av fartøuerne kom da tilbake. Menskap og proviant blev nu fordelt på de forskjellige fartøuer. På grund av kuling og hög sjø blev intet bjerget uten Livbåter utstyr. Da slæperen på Kvitungen blev kas tet løs drev fartøuet ind i Is baksen og kl. 23 gikk fartøuet ned. På grund av den pågående krig hjemme fikk vi ingen til at slæpe ~~xx~~ fartøyet til land, og det blir således at betrakte som krigsforlis.

Trinn 145-40

*Oskar Garne
Fører*





Som lesarane vil forstå, har det vore ein travel vinter ved Ishavsmuseet. Det er i den kalde årstida alt det som skal møte publikum om sommaren, må setjast i stand, registrerast og tenkjast ut. Det er stor trong om frivillige hender. Ein som forstod dette kom langvegs frå. I fleire veker i vinter har det vore bergensk tungemål å høyre i museet. Forklaringa er at bergensaren Åge Hårklau tok hurtigruta nordover på nyåret for å hjelpe til med arbeida som er nemnde lenger nede på side og som styreformann Willy Nettet går nærare inn på annan stad i bladet. Åge er ein allsidig kar som mellom anna har arbeidd som fiskehandlar og snikkar før han pensjonerte seg for nokre år sidan. Han er også ein ivrig lesar av Isflaket. Åge er altså bergensar, men han har mykje ishavsblod i årane. Morfar hans var den kjende ishavsskipperen og reiar Peder P. Runne Brandal. Runne-Peder som han var kalla til dagleg, var skipper og reiar for skutene Neptun, Islys og Runne.



Åge Hårklau (tv) og Jens Peder Brandal har vore eit radarpar på dugnaden i vinter.

Når museet opnar dørene 1. mai, vil det vere mykje nytt som møter publikum. Det nye tilbygget er ferdig. I første etasje er det båthus, kjøken, og bokhandel/butikk, i andre er det verkstad, utstillingslokale og sist men ikkje minst ein stor og fin konferanse/undervisnings-sal som naturlegvis også kan nyttast til festsal: 150 kvadratmeter stor som han er med flott utsikt til fjorden mot aust. I første høgda er utstillingslokala monaleg utvida. Og toalettkapasiteten er dobla. Elles har mange av utstillingane fått seg ein oppstramar. Som nemnt i førre nummer, er no Karlsen-rederiet sitt kontorbygg i bruk av Ishavsmuseet til kontor, lager, arkiv og mykje anna.

I februar hadde Ishavsmuseet gleden av å ta mot ein student frå Universitet i Tromsø, som sat her i fleire dagar og granska arkiva. Han arbeidde med ei bacheloroppgåve i historie. Emnet for oppgåva var økonomien i selfangsten, ei av problemstillingane var kvifor mannfolka valde å reise på selfangst. Var det utsikten til pengar, eventyrtrong eller andre ting som drog.

Nettbokhandelen går godt.

Ishavsmuseet har som mange veit, opna nettbokhandel. Her kan du finne bøker om polarområda, ishav og sjøfart. Nye titlar vil kome til etter kvart. Alt no vil du finne mange gode bøker om selfangst og polarhistorie.

Du kan finne linka til nettbokhandelen på Ishavsmuseet si heimeside for å bestille. Klikk på handlevognikonet for å handle, eller du kan sjølvsagt også bestille på e-post: webjorn@ishavsmuseet.no eller ringje tlf 700 92 004 el. 700 92 900 om du likar det best på gamlemåten.

No har vi laga til eit godt tilbod i nettbokhandelen for den bokinteresserte polarvenn: Ivar Ytreland: Polarminner, Sigmund Bøe: På Minnegrunn og Arnold Farstad: Mysteriet i Vestisen, kan du no få kjøpe for kr. 600,- (normalpris 870,-) pluss frakt.

Dette er tre svært gode og lesverdige bøker som det er ein glede både og lese og ha ståande i bokhylla.

STETTE

www.stette.no

Det var om sommaren ein gong for mange år sidan i Ålesund.

Han Skare-Eljas kom gåande i gata, litt på ein kant var han og no var dei andre båtane gådde ut. Men Eljas hadde ikkje kome seg laus enno. Han var skipper på ein av Madsen båtane. Og der møter han Madsen sjølv midt i mot seg i gata.

-No Eljas farr, er ikkje dette bra sjøver? Dei andre båtane er gådde dei. Men du ligg inne enno.-

Han Eljas gjekk forbi utan eit ord, men forbi komen snur han seg rundt og so kjem det kontant:

-Å ja, eg skal seie deg einting Madsen farr, ikkje er Storegga nokei postrute og ikkje er kveita noko klavenaut.-

Dermed gjekk han. Men same dagen stakk han ut moljegapet med båten sin og kom innat til helga med 6000 kilo kveite.

Det greidde han Skarre-Eljas, endå om han vart litt etter dei andre stundom.

Etter Ole Gjerde

Det var ofte både liv og moro og mangt som vart sagt mellom karane i losjia der dei låg til fiskjes.

Han Djuss-Ola var ille ute med smøret ein morgon. Det var so kaldt at smøre var hardt og vanskeleg å få det til å feste på kakene som han skulle ha med seg på sjøen. So var det ikkje onnor råd:

-Eg tek å ete smøret no med det same – seier han,- So kan eg ete turrekakene sidan. Dei kan leite opp kvarandre når dei kjem nedi magen.

Ein kagge med vatn eller syreblende var drikken på sjøen.

Når dei låg ut på havet.

Noko varmt ombord i ottringane hadde me ikkje før eit av siste åra eg rodde fiskje (eg var 5 år på ottring) i 1896 eller 97.

Då fekk vi ein kokemaskin (oljemaskin) som me bygde inn under ei tofte. Då kokte me kaffi på den. Det var vel eit stort framsteg.

Etter Hans R Grimstad.



Ishavsmuseet – ei unik oppleving!

***Kurs, konferanse og selskap**

***Bussgrupper – lag og foreiningar**

***Blåturar – bedriftstur**

***Skuleklasser**

***Serveringsstad**

***Konsertlokaler**

***1500m2 med utstillingar**



Nye konferanse/møte lokaler våren 2011

Kontakt oss for tilbud på ditt arrangement.

Ishavsmuseet, 6062 Brandal

Tlf. Resepsjon 700 92 004

Tlf. Kontor 700 92 900

Mob. 95 11 76 44

www.ishavsmuseet.no

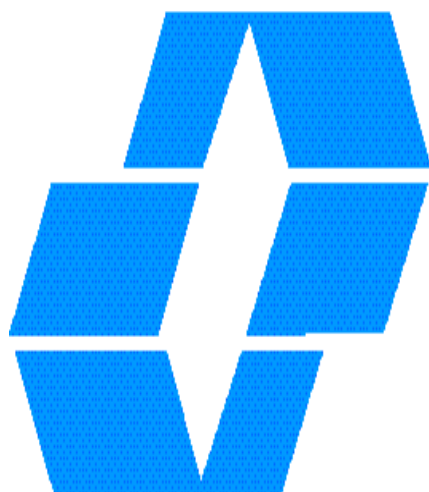
post@ishavsmuseet.no

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner. Adresse; Ishavsmuseet 6062 Brandal. Tlf. 700 92 004 – 95 11 76 44
Redaksjon: Finn Sindre Eliassen, redaktør.
finn@ishavsmuseet.no, Webjørn Landmark,
webjorn@ishavsmuseet.no og Haftor Hofset.
Opplag: 700. Årskontingent/abonnement kr. 200,- fritt tilsendt.

www.ishavsmuseet.no www.ishavsmuseet.no

ISSN 1891-9480



BJØRDAL



Bjørdal Industrier AS

B

Returadresse:

Ishavsmuseet

6062 Brandal

**PORTO
BETALT
P.P
Avtale
617108/7**

Havsel kan bli åleine i Vestisen i 2011

Fem selfangstskuter frå Troms og Finnmark søkte Fiskeridirektoratet og har fått ja til å gå på selfangst i år. Staten har sett av 7,5 millioner kroner i støtte til selfangsten. Det meiner Fiskebåtedernes Forbund er berre halvparten av det som trengst.

Derfor kan det godt hende at dei fire andre skutene som hadde søkt om å få fange sel, heller blir ved kai heime. Men dette er ikkje endeleg avklart når dette blir skrive.

Selfangsten i Vestisen tek til den 10. april, men utsiktene før årets sesong er ikkje gode seier Bjørne Kvernmo til NRK Troms.

Kvernmo liker ikkje at hans skute kan bli den einaste som tek del i årets selfangst. – Det er ikkje ein ønskesituasjon sett frå eit sikkerhetsmessig synspunkt, området det skal fangstast i er enormt og aude, skulle Havsel få behov for assistanse er det langt til nærmaste by, avsluttar Bjørne Kvernmo til NRK Troms.

Nordea

Beste totalbank

Norsk Familieøkonomi har kåret Nordea til beste totalbank i 2010.

Vi ønsker å være konkurransedyktige over tid, samtidig som vi tilbyr våre kunder personlig rådgivning.

Ta kontakt for å avtale et møte slik at vi kan se på et tilbud tilpasset ditt behov. Ring oss på 06001 eller besøk nordea.no

DE 10 BESTE TOTALBANK	
1	Nordea
2	Postbanken
3	Skandiabanken
4	DnB NOR
5	Sparebanken Hedmark
6	SpareBank 1 Midt-Norge
7	SpareBank 1 - Bank 1 Oslo
8	BNP Paribas
9	Sandnes Sparebank

BESTE TOTAL-BANK

Herred
Ustermark
TE: 06001
nordea.no

Gjør det mulig