



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 1– 2012 14. årgang kr. 50,-

Leiar:

Ishavsskuta Aarvak er 100 år.

Aarvak som sidan 2009 har stått i sitt eige vernebygg, er ein viktig del av Ishavsmuseet. Det er i år 100 år sidan skuta vart bygd. Det kjem vi til å markere i kvart nummer av Isflaket dette året.



Skuta vart bygd av Kristian Dekke i Bergen i 1912. Fram til siste verdskrigen vart ishavsskutene til vanleg bygde med kutterskrog. Men Aarvak vart bygd med skrog i kryssarfasong. Som ny var Aarvak 90 fot lang, 21,6 fot brei, 10,6 fot djup og hadde ein dampmaskin på 74 indikerte hk.

Aarvak vart ombygd og modernisert i fleire omgonger. I 1948 vart dampmaskinen erstatta av ein Crossley dieselmotor på 400 hk. Skuta fekk ny hekk i Risør i 1950, ny baug i Molde i 1953, og skroget vart forlengd i Tomrefjord i 1956. I 1964 fekk skuta igjen ny motor, ein Wichmann diesel på 600 hk, som framleis står om bord. No har skuta desse måla: 112,8 fot lang, 22,8 fot brei, 10,5 fot djup.

Fra 1912 til 1981 var «Aarvak» i samanhengande aktiv teneste. I 1981 var skuta på sin siste tur på selfangst. Seinare same året overtok Ishavsmuseet skuta etter initiativ av Hareid historielag og Hareid pensjonistlag og fekk henne verna som kulturminne.

I desember 1998 vart «Aarvak» sett i dokk ved Ishavsmuseet i Brandal og gjort til ein varig del av museumsanlegget. Og i 2009 kom altså vernebygget - Aarvakhuset - på plass. Høgtidsamt opna den 6. juni av ishavsskipper Ottar M. Brandal, fylkesordførar Olav Bratland, og ordførar Hans Gisle Holstad i Hareid.

Til dette nummeret av bladet har vi funne fram ein reportasje frå 1981, laga då skuta kom tilbake til Hareid og blei lagd i opplag i Hareid hamn.

Om innhaldet i dette nummeret

Våren 1968 rusta NRK-TV ut eit fire mann stort reportasjeteam med Stein Ørnhei i brodden til Polarstar sin tur til Newfoundland. Dette var ei stor satsing for eit ungt fjernsyn i

Noreg. Det blei gjort mykje fordi norsk selfangst var utsett for sterkt motstand i Paris og andre storbyar. Det blei sett fram harde påstandar om dyremishandling og unødig hardhendte avlivingsmetodar på fangstfelta. Turen munna ut i tre reportasjar og det som vart kalla ein internasjonal versjon, det vil seie eit redigert samandrag. Og vi kan vel seie at fangstmennene kom vel frå det. Til dette nummeret har vi motteke ein artikkel som Stein Ørnhei og Hermod Antonsen så mange år etterpå har skrive spesielt for Isflaket om denne turen. Det er noko vi set stor pris på. Artikkelen er illustrert med bilde som Antonsen tok på feltet der vest.

Det er i år 60 år sidan den verste ulykka som har vore i Vestisen, påskeorkanen i 1952 der skutene Pels og Buskø frå Sunnmøre og skutene Brattind, Ringsel og Vårglimt frå Troms gjekk ned i eit overhendig uvêr. 79 mann miste livet når vi som rett er, tek med mannen som skuta Arild miste då dei gjekk unna orkanen for å berge seg.

Vi minnest denne tragedien med to artiklar, eit historisk oversyn og ein artikkel skiven av ishavsskipper Ottar M. Brandal som var skyttar på Polarsel det året. Dei var mykje lengre nord og aust enn dei skutene som forsvant, der var fire breiddegrader mellom dei. Uvêret var mykje verre i sørvest der ulykka skjedde. Men det var så visst gale nok nordaust om Jan Mayen også.

Tidlegare fangstmann Per Johnson fortel om då han og nokre kameratar etablerte sagbruk og diverse anna i Hjorthamn i Adventsfjorden på Svalbard tidleg på 1970-talet. Dei hadde ikkje mykje pengar, men var rike på idear og pågangsmot.

Hallvard Holm skriv om bøker som omhandlar Svalbard. Han budde 28 år der oppe og kjenner øygruppa som få andre. Han har også skrive ein artikkel inuitane sin seksualmoral og vår hang til å meine at våre moralomgrep og oppfatningar er dei einaste rette; med andre ord at våre verdiar er universelt gjeldande.

Biologiprofessor Bjørn Berland i Bergen som gjesta Ishavsmuseet i fjar sommar, fortel om det rike fuglelivet i drivisen i Danmarkstretet og Vestisen. Artikkelen bygger på

observasjonar som professor Berland gjorde i åra 1956-60.

Nansen-Amundsen-året er over, men det betyr ikkje at Isflaket er ferdig med dei to polarheltane. Vi har fleire artiklar som frå ulike vinklar kastar lys på Roald Amundsen i dette nummeret. Her vil vi framheve den som Arnljot Grimstad har skrive om sitt møte med Tryggve Gran i Sogndal på slutten av 1960-talet. Gran var med Scott på ekspedisjonen til Sørpolen som enda så tragisk. Han var skeptisk til Amundsen, fortel Arnljot Grimstad.

Det som her er nemnt, er ikkje alt du kan lese i dette nummeret av Isflaket.

Vi vil helse lesarane og skribentane våre god påske!

Brandal 20.2.2012 Med helsing Finn Sindre Eliassen

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal
Tlf resepsjon 700 92 004 Tlf. kontor 700 92 900, mob 95 11 76 44

Redaksjon: Finn Sindre Eliassen, redaktør.
E-post: finn@ishavsmuseet.no, Webjørn Landmark webjorn@ishavsmuseet.no og Haftor Hofset.

Opplag 750. Årskontingent / abonnement kr. 200,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 500,-

www.ishavsmuseet.no
www.ishavsvänner.net
www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: Melshorn på Newfoundland 1968.
Foto: Hermod Antonsen.

ISSN 1891-9480

Innhald

Med kamera og hakapik	Side 4
Konebyting og anna umoral	Side 12
60 år sidan katastrofen i 1952	side 17
Vesterisen 1952	Side 21
Tryggve Gran	Side 26
Ein moderne leiar	Side 29
Nytt frå Ishavsmuseet	side 31
Frå arkivet	Side 33
Frå selfangst til seismikk	Side 36
Før du reiser til Svalbard	Side 37
Sagbruket i Hjorthamn	side 41
Frå bokhylla	side 45
Observasjon av fugler i isen	side 46
Verdas beste planleggjar	side 51
Plukkfangst	side 53

Store – Kvien

”Isflora” vart forlengd og fekk motor sommaren 1939. Dei låg i Ålesund og rusta ut for tur. ”Kvitungen” med ”store – Kvien” som skipper kom å la seg på sida med ”Isflora”. Då spratt Richard Larsen ut på dekk og skrek: Gå vekk med dei småskutan, dei ligg no her berre å gnage og gnage. Det var ikkje meir enn ”Store – Kvien” tolte denne spøken, men etter ei stund kom det med eit stort sukk: Ja, vi skulle ha vore forlengt vi å.



Med kamera, headset og hakapik i isen.

En beretning om da NRK-TV i 1968 var på selfangst ved Newfoundland.

Av Hermod Antonsen og Stein Ørnholi.

Foto: Hermod Antonsen.

Teamet bestod av fire mann. Vi var påmønstret M/S POLARSTAR av Brandal. Og vi var påmønstret som fangstfolk. Det var mest praktisk slik når og hvis vi skulle møte kanadiske myndigheter. Vi fire var:

Fotograf og ass.: Erik Hauan.

Fotograf: Morten Kolstad.

Lyd: Hermod Antonsen.

Regi: Stein Ørnholi.



Før avreisa. Hele teamet men bare halve utstyret. Fra v.: Erik Hauan, Stein Ørnholi, Morten Kolstad og Hermod Antonsen.

Det ble laget tre programmer; ett om overfarten, ett om fangst i isen utenfor Newfoundland og ett om hjemkomsten og levering av fangsten. Det første programmet ble sendt søndag 20. oktober 1968. Dessuten ble det laget en såkalt internasjonal versjon. Ett konsentrert program som var et sammendrag av alle de tre programmene, men med hovedvekt på opphold og fangst i isen.

Nedenstående tekst er bygd på en munter dagbok som ble ført egenhendig og egenrådig av lydtekniker Hermod Antonsen.

Fjernsynsteamet var altså påmønstret som fangstfolk. Men den virkelige mannskapslista så slik ut:

Kaptein: Kåre Stokholm,
Første skytter Johan Holstad
Andre skytter Ove Gjerde
Tredje skytter Arne Løseth
Maskinsjef Sigurd Heggem
Maskinist Johan Gjerde
Motormann Andor Kragset
Stuert Arnljot Teigene
Kokk Arvid Wisth
Mess Harald Teigene

Fangstfolk: Johan Petter Brandal
Gerhard Kragset
Alfred Kristensen
Terje Røbekk
Øystein Røren
Oddbjørn Hole
Per Storås
Sigmund Nordang
Arnljot Frøland
Bjørn Indrestrand
Jon Helland
Hans Johansen
Arne Sigmund Viddal
Willy Otterlei
Sørensen

Det var Brigitte Bardot som sendte oss i isen. Da den pelskledde filmdivaen - Frankrikes svar på Marilyn Monroe - kastet seg på den internasjonale kampanjen mot selfangst, ble det litt meget for svært mange. I alle fall her i Norge. Og ettersom det unge norske fjernsynet så det som en viktig oppgave å synliggjøre norsk virke og hverdagsliv på en saklig måte, var det også en naturlig oppgave å gi et nøktern bilde av hva som virkelig foregikk i isen. Den internasjonale kampanjen ga åpenbart et lite dekkende bilde av en næring som var viktig for Sunnmøre og store deler av Nord-Norge. Det var derfor full støtte fra Fjernsynets ledelse da forslaget om å dra på selfangst ble lansert.

Folk flest visste lite om hva slags arbeid selfangst var. Det var vel to forestillinger som var utbredt; begge like gale. For det første

bildet av selfangst som en slags form for lystdrap med flokker av halvvile, skjeggete menn som med blodskutte øyne raste rundt blant isflakene og flådde selunger levende. Og på den andre siden en slags romantisk norsk versjon: «Isen» er stedet hvor menn er menn, at selfangst er en sammenhengende prøve av mot og vilje; en kamp mot ville dyr og elementer over uendelige isflater under en lav polarsol.

Vi som dro, hadde nok en mistanke om at virkeligheten var annerledes. Vår mistanke ble bekreftet. Det var hardt arbeid, mye venting, lange dager, dårlig sovn, is og frost, flott arbeidsfellesskap, sterke naturopplevelser og ofte bra betalt. Og hele tiden og over alt; respekt for natur og dyreliv.



Overfart. Kuling i Nordsjøen.

3.mars 1968 forlot «Polarstar» Brandal. Vi gikk ut før de andre skutene som skulle til Newfoundland, fordi vi hadde en liten last til Martin Karlsens firma i Halifax på Nova Scotia.

Allerede i Nordsjøen møtte vi kuling. Og da lærte vi grundig at ishavsskuter er bygget for å gå i is og ikke for å gå i tung sjø. En av mannskapet ble kastet ut av køya og fikk et stort sår i hodet. Såret måtte syes. Så Polarstar måtte innom Torshavn på Færøyene for å få legehjelp. Etter tolv sting og stor bandasje gikk vi rett til sjøs igjen. Resten av overseilinga var stort sett rolig og fin. De fleste dager spiste vi måltidene fra dekket bord. Av og til også uten slingrebrett. Med andre ord en fin overseiling Den 12. mars om morgenen kom vi inn 40 mil nord for Cape Race. Det neste døgnet gikk vi

sørover, delvis i is. Om kvelden den 13. la vi til kai i Halifax.



Finvær i Nordatlanten.



Kveldssol og landkjenning.

Etter fire dager med lossing og lasting, sightseeing og litt filming gikk vi ut fra Halifax søndag den 17. mars om ettermiddagen. I nesten tre døgn gikk vi nordover mot fangstfeltene. Det var stort sett isfritt og fint vær. Vi filmet arbeid i maskinen og i byssa. Mens mannskapet drev klargjøring for fangst. Den 20. mars gikk vi inn i sammenhengende, men tynn is. Vi så spredte grupper av sel; så det ble litt plukkfangst uten at det ble særlig mye av det.

For første gang fikk vi tatt ordentlige bilder av skute som går i is. Det ble rigget til en båtsmannstol som ble heist ned fra baugen, slik at vi fikk nærbilder av skuta som brøt isen. Det ble flotte bilder som gjorde inntrykk da filmen ble sendt både i NRK og flere andre steder i Norden og Europa.



Med hakapik og filmutstyr i isen.

Det var tungt å gå i is. Dagboka beskriver det som å gå femmila på hoppski. Vi gikk nordover mot Belles Isles. Men isen ble tjukk og tung. Så vi måtte bakke for å ta «rennafart» slik at vi kjørte skuta opp på flaket og så lot en tyngden av skuta brekke ned isen for å komme videre. Det bråkte og rista fælt og ga lite framdrift, så vi måtte snu.

Første ordentlige fangstdag ble fredag den 22. mars. Da smalt første skudd allerede klokka seks om morgen. Det var stille og flott klarvær. Og det smalt jevnt og trutt. Men noen stor fangst ble det ikke selv om vi amatører syntes at antallet klappmyss var riktig bra. Om natta lå vi stille i isen sammen med «Martin Karlsen» og «Asbjørn» av Gratangen.

24.mars. Vi hadde vært tre uker om bord og følte oss som en del av mannskapet. Vi var husvarme og fortrolige med is, kulde, støy, lukt og tung is og noen ganger tung sjø. Kostholdet om bord satte vi pris på. Stuerten gjorde en god jobb selv om han av og til syntes at denne gjengen fra NRK tok seg litt for godt til rette både i messe og bysse. Og det gjorde vi nok.

Med fire mann ekstra, mye utstyr og til dels en døgn- og dagsrytme som ikke alltid var tilpasset Polarstars primær oppgave, nemlig selfangst, så ble det nok en del ekstra på stuerten.



Skuter i tung is.



Vi var som fangstfolk flest lukket inne i en egen verden frakoblet det liv vi til vanlig levde. Så vi følte også selv etterhvert at vi var mer fangstfolk enn fjernsynsfolk. Vi likte i alle fall selv å tro at det var slik. Det møtte lutter vennlighet og godt kameratskap fra skipper og ned til yngste fangstmann. Og nå hadde vi altså vært tre uker om bord. Det skulle det feires med noe ekstra til middag. Og det ble sveier. Eller luffer, som en bymann ville kalt det. Flott mat. Mørkt, mørkt og fint kjøtt med god saus. Et festmåltid for hele NRK-teamet, men overraskende nok ikke for hele mannskapet.



Arbeid på isen.

Men skipperen roste oss. Allerede under overfarten fikk vi vite at vi hadde bestått prøven som sjø- og fangstfolk. Vi spydde og klaget mindre enn en gjennomsnittlig fangstmann, fikk vi vite. Om det var sant, er mer usikkert. Men vi følte oss godt velkomne om bord. Og den 24. mars hadde vi altså vært fangstfolk i tre uker. Tre uker uten avisar og NRKs riksprogrammer på radio og fjernsyn.

Dagen etter ble det oppfanget rykter om at andre skuter sto i stor fangst. Mer enn 1000 dyr allerede, mente noen å vite. Hvordan man får vite ting i isen er et mysterium. Men et godt tegn er det hvis noen skuter plutselig blir tause. Da snakkes det desto mer på radioen fra de som ikke er tause. Da gjelder det å komme seg inn i det området hvor de tause var sist en hørte fra dem. Dessuten var det sendt ut overvåkingsfly. Det meldte om flere store kastelægre lenger nord. Så utover dagen den 25. og hele neste dag stamper vi i tung is på vei nordover.



Dagen er slutt.

Amatørene fra NRK synes at det er sel over alt, og at vi bør ta med oss det som er. Men da får vi vite at slik er det nok ikke når en går etter kvitungar i store kastelægre. Den 27. stampet vi fortsatt, men uten å gå i fangst. Men den 28. mars kan dagboka fortelle:

«Litt grått fra morgenen av Utpå dagen nærmet vi oss flere skuter som lå stille ikke langt fra hverandre, og vi kunne se at det var folk i arbeid på isen. Det var to kanadiske skuter, «Artic Bay» og «Artic» og de norske «Endavour», «Melshorn», «Kvitbjørn» og «Veslekari». Fra «Polarstar» ble alle mann sendt på isen for å fange whitecoat (kviting). NRKs utsendte deltok også. Under instruksjon fra fangstmann Hans Johansen ble flere selunger flådd og filmet. Regissør Ørnhei prøvde også å instruere selunger til å opptre slik at de ble liggende slik at fotografen fikk sine bilder. Men det ble en fiasko. Selv om kvitungene ble både båret og rullet fram på scenen, ville de absolutt ikke ligge stille og se sør ut. De trakk seg rett og slett sammen til små, grå avlange dingser med hår på.

Mannskapet arbeidet tungt i den dype snøen, og innen kvelden var mange av dem våte av isvann flere ganger. Deres utholdenhets imponerte. De siste av mannskap og det siste av dagens fangst ble hentet av isen lenge etter mørkets frembrudd. Dagens fangst 200- 300 dyr.»



En god dag.

Dagen etter ble stille vær med tåke. Lite dyr. Bare noen «lurv». Men totalkvantumet nærmet seg 2000. Utpå dagen ble det lys nok til at det ga mening å filme i farger. Programmene skulle naturligvis lages i svart/hvitt. I 1968 var

det få fjernsynsstasjoner i Europa som sendte særlig mye i farger. Men vi visste at det ville komme. Så vi filmet is, skuter og sel i farger med tanke på arkivet. Den dagen følte vi at vi bedrev litt europeisk fjernsynshistorie.

De neste dagene var det jevn fangst. Men i tung is. NRK hjalp til med «jolling» - å slepe og vinsje skinn om bord i skuta. Etterhvert ble det mest «lurv» og gråunger. Men hele tida var den tunge isen en stor belastning på skutene. «Kvitbjørn» brakk akslingen og «Lance II» fikk rorskade. Reservedeler ble brakt ut i isen med helikopter. Så det skjedde noe selv på stille dager. 1. april sprang «Polarstar» lekk. Men «Martin Karlsen» hadde sveiseapparat og kom til unnsætning.



Sluttbilde. Polarstar og polarnatt.

Ei natt lyssatte vi hele skuta. Det var et forferdelig plunder. Vi hadde ikke all verdens lysutstyr med oss. Vi brukte batterilamper og strøm fra skuta. Men vi fikk et fint bilde av ei ensom skute som ligger alene i polarnatta langt ute i isødet. Bildet av skuta alene i polarnatta ble også sluttbildet i det midterste programmet som handlet om livet i isen. Det ble også sluttbildet i den internasjonale versjonen som ble laget.

Etterhvert lærte også NRK at fangstlivet ikke er «aktion» hele tida. Vi hadde fått mesteparten av de bildene vi trengte. Det var bare bilder fra jakt på voksen grønlandssel (brunsel) vi manglet. Innimellom de lange og tunge fangstdagene ble det mye venting. Både for fangstfolk og NRK. Det gikk mye lesestoff og kortstokkene fikk stor belastning. En dag ble det arrangert konkurranser om hvem som kunne få en død selunge raskest. 34 sekunder ble rekorden. Uten å miste spekk eller å skade skinnet.

Innimellom ble det hvilt og sovet mye. Og spist. Fangstfolkene holdt nok vekta. De slet mer fysisk enn NRK. Men for oss – NRK-TV – løp kiloene på. I dagboka er følgende notert den 10. april:

«Man er ikke underernært. Ved kaffen ble det antydet at det å sitte ved siden av Ørnhol er det samme som å sitte ringside.»

I løpet av påska – i 1968 var 1. påskedag den 14. april – fikk vi de bildene vi trengte fra jakt på brunsel. Det ble en del lange turer utover isen for å få nærbilder. Det var mye tungt utstyr å dra på. Av og til gikk vi igjennom og ble iskalde og våte. Film- og lydutstyret fikk hard belastning. Etterhvert hadde vi plunder med det meste av utstyret. Film- og lydutstyr og salt, is og kulde er en dårlig miks.



Sliten NRK-mann og sliten skute.



Utsyret virker ikke. Fra v.: Hermod Antonsen, Stein Ørnhoi.

Hele påska lå vi NØ av Newfoundland på jakt etter brunsel. Og da påska var over, var vi også ferdig med vår del av selfangsten vinteren 1968.

Men da startet ny venting. En kommer ikke til land og til en ordentlig flyplass ved å stige ned

på første og beste isflak når en befinner seg i isen på ei norsk fangstskute NØ av Newfoundland.

Vi hørte snakk om at ei skute hadde sjuke folk som måtte til doktor. Men den muligheten forsvant. Ingen hadde rekvirert helikopter, så langt vi visste. Og leie av helikopter var heller ikke lagt inn i budsjettet for NRKs programmer. Men vi syntes det hastet å komme til land. Vi skulle sende nyhetsinnslag til Dagsrevyen om årets selfangst ved Newfoundland. Og vi skulle videre til

Baltimore for å gjøre opptak av ei sjømannsgudstjeneste. Og så skulle vi stå på kaia i Brandal for å ta i mot Polarstar når den vendte tilbake fra isen. Vi ville med andre ord svært gjerne komme til land.

Den 17. mars om formiddagen var redningen der. Et selsomt fartøy – ukjent av skipper og mannskap på Polarstar – lå og bakset i isen ei drøy kvartmil vest av oss. Ved hjelp av kikkert kunne vi fastslå at det faktisk dreidde seg om ei bilferge. Ei kanadisk bilferge på selfangst i tung is. Vi tok kontakt med skuta. Den skulle inn neste dag, mente de. Da måtte de inn for å

gå rute som bilferge. Da vi kom opp til ferga, fikk vi også se skuta hette. Om fartøyet var selsomt, så ble det kompensert med et stolt skutenavn: «Western Explorer». Intet mindre.

Vi ble tatt om bord og installert i passasjersalongen. En tur med gode, gamle ferjer fra MRF var luksuscruse til sammenlikning. Det var mer enn kaffe og svele som manglet.

Men vi fikk altså et drøyt døgn som avmønstrede fangstfolk om bord i «Western Explorer». Og på det døgnet lærte vi forskjellen på profesjonell fangst og dyremishandling. Vi begynte å ane at Brigitte Bardot og hennes menighet kanskje hadde et lite poeng. Det var fire mann om bord i ferga. Å frakte folk og biler til grisgrendte øyer utenfor Newfoundland, behersket de sikkert. Men fritida og ledige studer mens de var på vakt, burde de ha brukt til annet enn å skaffe seg ekstrainntekter ved å drepe selunger. Ungene ble riktignok forsøkt svimeslått med et balltre. Men besvimelsen varte sjeldent lenge nok til at de fikk flådd ungene. De brukte ikke hakapik. De brukte altså balltre og noen ganger et kosteskaft. Navigasjonsutstyr hadde de heller ikke. Så når mørket falt på lå vi stille i isen og ventet på dagslyset. Med dagslyset var det meningen å gå inn til Fogo Island. Men våre kanadiske ferjemenn bommet på Fogo. Klokka 0800 neste morgen var vi ved Cape St. Johns – 40 mil NV av Fogo.

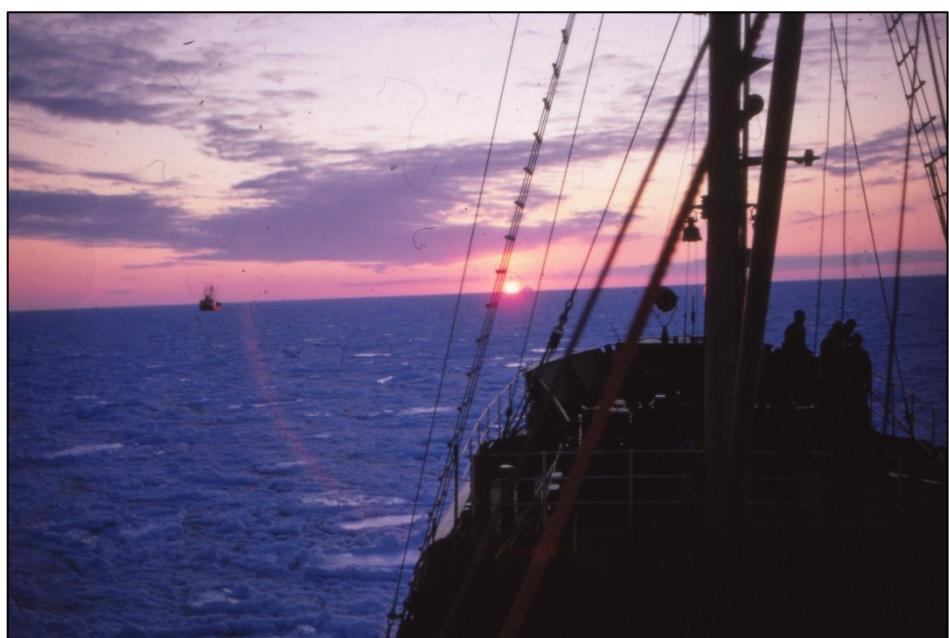
Først klokka 14.00 den 18. april steg NRKs og kringkastingssjef Han Jacob Ustvedts utsendte i land i Fogo Harbour etter nesten sju uker i sjø og is. I dagboka er følgende notert: «*Fogo Harbour er en koselig, skitten og rotete landsby. Det viktigste var at underlaget sto helt stille.*»

På kaia sto det en lastebil med sjåfør. Eier og sjåfør var samme mann og han var bror til

skipperen på «Western Explorer». Inntektene ble i familien. Skuta losset sine få skinn og mannskapet på fire var fornøyd med ekstrainntektene som skinnene ga. Mens vi ble kjørt videre med alt utstyr på åpen lastebil til et slags kommunikasjonssentrum som hette noe så presist som «Seldom Come By.» Her ble innslag til Dagsrevyen ekspedert og telegrammer sendt før vi kom oss videre til Gander og St. Johns og så via Montreal og New York til sjømannspresten i Baltimore. Da hadde vi skaffet oss en erfaring om kanadiske utkantstrøk som fikk norske utkantstrøk til å framstå som selveste Eldorado, Shangrila eller Soria Moria.

Turen til fangstfeltene ved Newfoundland var en betydelig investering for det unge norske fjernsynet. Men jeg tror alle mente at det var en god investering. Programmene gikk rett inn i en nasjonal og internasjonal debatt om jakt og fangst. Vi fikk vist at norske fangstfolk var dyktige og profesjonelle. De kunne sitt fag. Og de hadde dyp respekt for både dyr og natur. Dessuten fikk vi gitt en bilde av en viktig norsk næring.

For oss fire som deltok var det også en stor personlig opplevelse. Ikke minst fordi vi om bord ble inkludert i et godt fellesskap. Polarstar var ei god skute.



Kveldsol, issørpe og Fogo Island neste stopp

Konebyting og anna «umoral»

Av Hallvard Holm

Er våre «reglar» for moral og umoral allmenngyldige og det einaste sanne eller er moral tidsavhengig og kulturavhengig? Var eskimoane sin moral eigentleg meir umoralsk og meir «ukristeleg» enn vår? Var eskimoane, og ymse andre folkeslag, sin opne seksualmoral meir syndig og umoralsk enn det som skjedde i stengde sengekammers og i høyståla rundt om på våre kantar. Dei var opne om det, utan blygsel og utan å døme. Her heime sa dei eitt og levde eit anna, som dei så fordømde i dagslyset etterpå, i alle høve når det gjaldt andre.

Fylgjande historie har eg lese ein eller annan stad for mange år sidan:

Ein amerikansk misjonær var for lenge sidan, eg trur det var nede på 30-talet ein gong, på reise i det nordlege Canada. Oppdraget hans var å omvende dei heidenske eskimoane til den rette kristne læra. Misjonæren kom ein dag til eit lite og avsidesliggende samfunn der det budde ei familiegruppe på kan hende ei 20 - 25 menneske, og han tok på vanleg høvisk vis først inn hos høvdingen, eller kva vi no skal kalle den eldste i dette svært demokratiske «samfunnet». Misjonæren vart naturlegvis overraska og sjokkert over at alle, både born, kvinner og menn, gjekk rundt praktisk talt nakne inne i det primitive og halvt nedgravne torvhuset. Kaldt var det og. Misjonæren gjorde det han kunne for å oversjå det synet som møtte han. Nakne heidningar hadde han både lese om og sett bilet av tidlegare. Dette var nok eit klart prov på at her hadde han ei stor gjerning for Guds rike framføre seg. Fekk han berre omvendt folket, så ville dei nok etter kvart få på seg sômelege klede også.

Høvdingen tok imot misjonæren med all mogleg gjestfreiheit og baud fram det beste han hadde: Fersk og rå sellever, smakfull narkvalhud og spekk, isbjørnhjerne og gjæra alkekongar og andre godsaker. Men misjonæren hadde ikkje mage til noko av dette og avviste alle delikatessene med tydelege

uttrykk for stort ubehag. Høvdingen vart uroleg og forsto seg slett ikkje på denne kabloonaen som til og med hadde lært seg nokre ord av språket hans, men som likevel var så gjennomført uhøfleg. Kona til høvdingen sat borte på sengebrisken og var vitne til det heile. Ho var ung og vakker med langt, ramsvart hår og smilande auger, og nesten splitter naken. Berre ei lita selskinnstruse hadde ho på.

Og no baud høvdingen fram endå ei godsak til misjonæren, den siste han hadde å freiste med, den unge kona si. Ho steig ned frå sengebenken og rusla smilande bort til den unge og idealistiske amerikanaren, som vart vitskremd. Her var det Satan som freista han og sette han på prøve. Misjonæren greip hardt om Bibelen og storma ut gjennom døra. No gjaldt det fortast råd var å kome seg lengst mogleg bort frå Djevelen sine freestingar.

Høvdingen var alvorleg såra og djupt krenka. Her hadde han bode fram det beste av alt han hadde til denne framande gjesten, til og med den unge og vakre kona si, som var så heilt makelaust triveleg på alle måtar, og alt hadde vorte avvist med forakt. Han var nedverdig på det mest alvorlege og kom til å verte til lått og løgje for alle i det vesle samfunnet. Denne skamma kunne han ikkje leve med. Dersom æra hans ikkje raskt vart gjenopprettet, kom han til å miste både respekt og sjølvrespekt, og all makt for lang tid framover. -- Og mot ei så grov fornerming var det berre ein mogleg reaksjon:

Han greip øksa, sprang ut og etter misjonæren og hogg han i hel. Der var ingen annan utveg. Det var ingen ting anna for han å gjere for å berge respekten, ein respekt han var heilt avhengig av for å kunne leve vidare.

Naturlegvis vart det straffesak av dette. Han hadde drepe eit menneske. Rett nok eit menneske som hadde fornærma han på det verste, men likevel. Og høvdingen vart henta inn til nærmeste storby og sett i fengsel.

Og her er det då at **Henry A. Larsen** kjem inn i bildet, «Hanorie Umairpolik» eller «Henry med det store skipet» som eskimoane kalla han.

Henry A Larsen (1899 -1964), frå Hvaler, utvandra som ung mann til Canada og vart etter kvart politisjef i Royal Canadian Mounted Police. I heile 32 år patruljerte han det nordlige Canada med m.a. oppsynsskipet «St Roch» for å oppretthalde lov og orden. Med han som sjef om bord vart «St. Roch» den andre skuta gjennom Nordvestpassasjen, dei seilte både fram og attende, og skuta var den første som seilte rundt heile Nord Amerika. I dag er «St. Roch» freda og tilhører Sjøfartsmuseet i Vancouver. Henry Larsen vart ei legende i levende live og han er framleis ei legende i Canada. Ein av dei store canadiske isbrytarane er oppkalla etter han, «CCGS Henry Larsen», og du finn namnet Larsen Sound på canadiske kart. I Ottawa er der også ein Henry Larsen Elementary School til hans ære.

Men attende til inuitthovdingen som vart drapsmann for å berge ære og verdighet:

Det vart straffesak og Henry Larsen fylgte med hovdingen og tala hans sak framfor retten. Og så skjedde det som aldri hadde hendt tidlegare i canadisk historie: For første gong la domstolen hovudvekta på inuittisk rettskjensle og hovdingen fekk berre ei reint symbolsk straff og kunne reise heim att til folket sitt etter kort tid. – Takka vere Henry med Det store skipet og ein vettug dommar. Her kunne ikkje kvit manns lov fylgjast etter bokstaven.

Eg minnest ikkje kvar eg las denne historia, det er så lenge sidan, så eg kan ikkje dokumentere den eller gå god for at den er sann i alt og eitt, sjølv om eg meiner at den i hovudsak er det. Men for ikkje så lenge sidan var eg innom Canadian Museum of Civilisation i Ottawa, forresten det flottaste og mest imponerande museet eg nokon gong har besøkt, og der møtte eg David Stewart. David Stewart er pensjonert offiser i Canadas ridande politi og no sto han som vertskap like ved resepsjonen i dette museet for å ynskje gjestane velkomne, i full paradeuniform, raud jakke og «speidarhatt».



David Stewart frå Canadian Mounted Police kjende Henry «med det store skipet» Larsen.

Det var tydeleg veldig populært å la seg fotografere ved sida av han. Vi kom i prat, og det viste seg at han huska godt Henry Larsen. Eg fortalte han historia eg ein gong hadde lese om misjonæren og eskimohovdingen, og han kunne bekrefte at historia i all hovudsak var sann.

Kvífor eg fortel denne historia her? For å vise at lov og rett og moral kan vere så ymse. Særleg moral.

Les ein Knud Rasmussen og Peter Freuchen, og andre som skriv frå dei same miljøa, så får ein eit godt inntrykk av inuittiske levereglar og moral, utvikla gjennom generasjonar for å kunne overleve i små «samfunn» i ei nådelaus verd. Det finst vel ingen som lever eller har levd under så magre og strenge naturlege vilkår. Sanfolket i ørkenområda i Kalahari, som også lever (levde) frå hand til munn av det som naturen til ei kvar tid kunne gje, har det i det minste varmt nok. Dei nordlege eskimoane levde på ein endå meir ugjestmild del av planeten vår. Snø og is og kulde heile året. Fleire månaders mørketid. Berre nokre få veker med ein intens sommar. Isolasjon. Snø, stein og torv til hus eller skinn til telt. Sel, kval, isbjørn, moskus, rein, fugl, blåkveite og laks til mat, når mat var å få tak i. Skinn av både fuglar og dyr til klede. Reiskap av stein og bein og horn, og litt vrakgods og rekved.



Jørn Eldar Fortun står i det som ein gong var eit torvhus på Nordaust-Grønland (Eskomones).



Eit skinntelt. Frå museet i Scoresbysund.

Til og med frosen laks kunne brukast som bygningsmateriale. Hundar som arbeidsdyr, og stundom som mat. Det er utruleg at dei kunne klare seg i generasjon etter generasjon. På Grønland i meir enn 4.500 år, med visse opphold. Går det an å seie at ein har respekt for eit folkeslag, eller kanskje vørtnad er eit meir høveleg ord, så er det ingen eg har slik vørtnad for som for dei inuittane som ein gong budde og for dei som framleis bur lengst mot nord i Nunavut og nordlegast på verdas største øy.

Alle dei nådelause prøvingane naturtilhøva stilte dei over for og alle dei brutale moralske utfordringar som dei måtte takle for å kunne overleve! Dersom i det miste nokre av dei skulle overleve. Dei sterkast. Dei levde ofte i små familiegrupper, og når dei måtte flytte til nye jaktområder, så hende det at gamlefolket, som ikkje lenger makta å ta del i korkje jakt eller daglege gjeremål, var for skrale til å vere med på endå ei ny, lang vandring. Roleg tok dei gamle då farvel med familien sin og gjekk ut over isen, gjerne heilt ut til iskanten og sette seg der, og venta på slutten. Skulle dei gje seg i lag med resten av familien, og verte ei byrde for alle dei andre, kunne det hende at tida ville renne ut for heile familien.

Berre å tenke på at dei levde store deler av året i snøhus! Ikkje leikehytter som ungane grov ut i snøskavlen bak huset vårt i Longyearbyen. Men ein heim av snø! Ei hus til å bu og leve i! Her vart born fødde medan mora sat på huk

over ei grop i snøgolvet. Her levde dei i temperaturar som berre sjeldan var så vidt over frysepunktet. På ein brisk av snø, med skinn over seg og under seg, og på seg. Ei såpesteinsgryte med spekk og feitt og ein veike av mose til å lyse opp lite grann når det var mørkt og til å smelte is og snø, og stundom til å «koke» eit kvart. Oftast frose og rått kjøt, rå og frosen fisk.

Naturlegvis var det berre dei sterkeste som levde opp. Naturen sto sjølv for ei beinhard utveljing. Var det verkeleg svolt og naud og lita von om snarleg endring til det betre, og var det fare for at alle kunne omkomast av svolt, så hende det at spedborn måtte døy, for å berge dei andre. Og så kunne broren, som kanskje var 7 – 8 år, få vere åleine om morsmjølka. Så kunne i det minste han ha ei von om å vekse opp.

Når ein fangar i dagevis eller i vekevis var ute på jakt med hundespannet sitt, så tok han sjølvsgatt inn der det var folk. Det kunne vere ei lita busetting på ei 10 – 15 personar eller meir ute på eit nes eller inne i ei bukt. Dit det neste aldri kom framande. Når fangaren kom fram dit vart han teken imot som ein kjær gjest, og det var sett på som ei plikt for han og som ei ære for det vesle samfunnet at han stansa så pass lenge at han kunne ligge med flest mogleg av dei vaksne kvinnene. For oss ein overraskande og underleg skikk. Men dei visste kva dei gjorde. Dei visste så vel kva innaval var, så tett som dei levde på kvarandre og så fåe der var å velje mellom. Og der var ikkje rom for born med store handikap.

Var dette umoral?

Eg spurde vakre Mira, ei av døtrene til Kupik Kleist, han som no er det nærmeste du kan kome ein statsminister på Grønland, om dette. Korleis kunne mannen eller faren og mora godta at fangaren tok føre seg, at han til og med vart oppmoda til det? Kva med kjærleik og kva med sjalusi, spurde eg i mi vankunne. Dette hadde ingen ting med sjalusi eller kjærleik eller andre slike kjensler å gjere, var svaret. Dette var ei rein paring for å få nye og friske genar inn i slekta. Og ein fangar, som var mellom dei sterkeste og modigaste og friskaste, og som eigenhendig nok hadde drepe både ein og fleire bjørnar med lansen sin, hadde nok og dei beste og sterkeste genane. Nei, dette var rein forplanting, sa Mira, avl, for å sikre framtida til ei lita familiegruppe som budde milevidt frå andre menneske. Det var ikkje berre å dra til nabobygda for å finne seg ein make som ein ikkje var i nær slekt med.

Kan hende var det også eit prov på gjestfriheit og eit ynskje om å knyte band. Og dersom det vart barn etter dette besøket, så var det naturlegvis mora og familien sitt barn, på fullstendig lik line med resten av barneflokkene. Det var aldri sikkert at fangaren nokon gong kom attende, så farleg som han levde. Difor var det heller ikkje uvanleg at fangaren, om han var «gift», når han drog ut på langtur, overlet kona si til bror sin. Det var ikkje sikkert at han kom heim att nokon gong.

Var alt dette umoral? Eller var det heller natur og kunnskap og realisme og vilje til liv og til å overleve i den mest ugjestmilde delen av verda vår? Var det ikkje eigentleg teikn på respekt for livet?

På denne bakgrunnen kan vi også forstå konebytinga, som ikkje var heilt uvanleg når folk frå fleire familiar ein sjeldan gong var samla til dansefest, gjerne med song og trommer og kan hende også masker.

Og ein kan forstå høvdingen som med lett hjarte baud den vakre kona si fram til misjonæren. Han var trufast mot sine og konas og heile slekta sine moralbegerp, og han vart djupt krenka. Naturlegvis skjørnar vi misjonæren og. Kulturkollisjonen vart alt for stor og misjonæren sitt oppdrag var uforeinleg med den gjestfrie mottakinga.

Men var eskimohøvdingen umoralsk?

På denne bakgrunn kan vi også betre forstå at Roald Amundsen og mennene hans gjorde meir enn berre å gnike nase med eskimokvinnene i Gjøahavn, og at dei var velkomne til det. Det var ikkje berre «mannenaturen» som tok overhand langt borte og lenge heimafrå. Dei gjekk inn i ein tradisjon og dei hjalp til med å halde stammen frisk og sunn i ei verd der berre dei sunne og friske kunne overleve.

Var det umoral dei bedrev i Gjøahavn, og kven var det i tilfelle som var umoralske?

Og så sit eg og ser ut over Drøbaksundet og lurar på om det var noko i dei historiene eg høyrd i min barndom om linefiskarar frå Nordvestlandet som etter veker med blodslit ute i havet vest for Grønland endeleg fekk gå til hamn, for å bunkre eller for å søke ly under eit langvarig uver, og vart godt mottekte med opne armar og hadde det triveleg på alle måtar både i Færingsehavn og i Holsteinsborg.



Moderne grønlandske by i dag. Scoresbysund

Folk og aktivt næringsliv treng levande og informativ kultur.

Gratulerer med 100 års jubileet!



Tlf nr 95070668

***Stålkonstruksjoner – Aluminium produksjon – Konstruksjoner rustfritt stål - PE
produksjon***

skrog – seksjoner – alle type konstruksjoner – sport /fritid – trykksaker

Teknisk support – kjøp/salg - import/eksport - crewing

60 år sidan katastrofepåska 1952 i Vestisen

Av Finn Sindre Eliassen.

Eg hugsar godt frå oppveksten at dei som dreiv ishavet helst ikkje ville fortelje om forlisa og ulykkene der opp i ishavet. Og ulykkene og forlisa var det mange av. Det visste vi. Morfaren min var ishavsskipper og flink til å fortelje. Men det var dei pussige og kjekke episodane han fortalte om. Stormar og havari var ikkje underhaldning, meinte han vel. Men sidan eg er landkrabbe kan eg med godt samvit skrive om det verste ulykkesåret i Vestisen: 1952. Ei drivkraft for meg er tanken på kva folket på kysten her laut utsetje seg for i striden for levebrødet.

I påska 1952 forliste sunnmørsskutene Pels og Buskø og dei nordnorske skutene Brattind, Ringsel og Vårglimt. Og 79 mann - når vi rekna med han som Arild miste - kom vekk i den verste katastrofen som har vore i Vestisen.

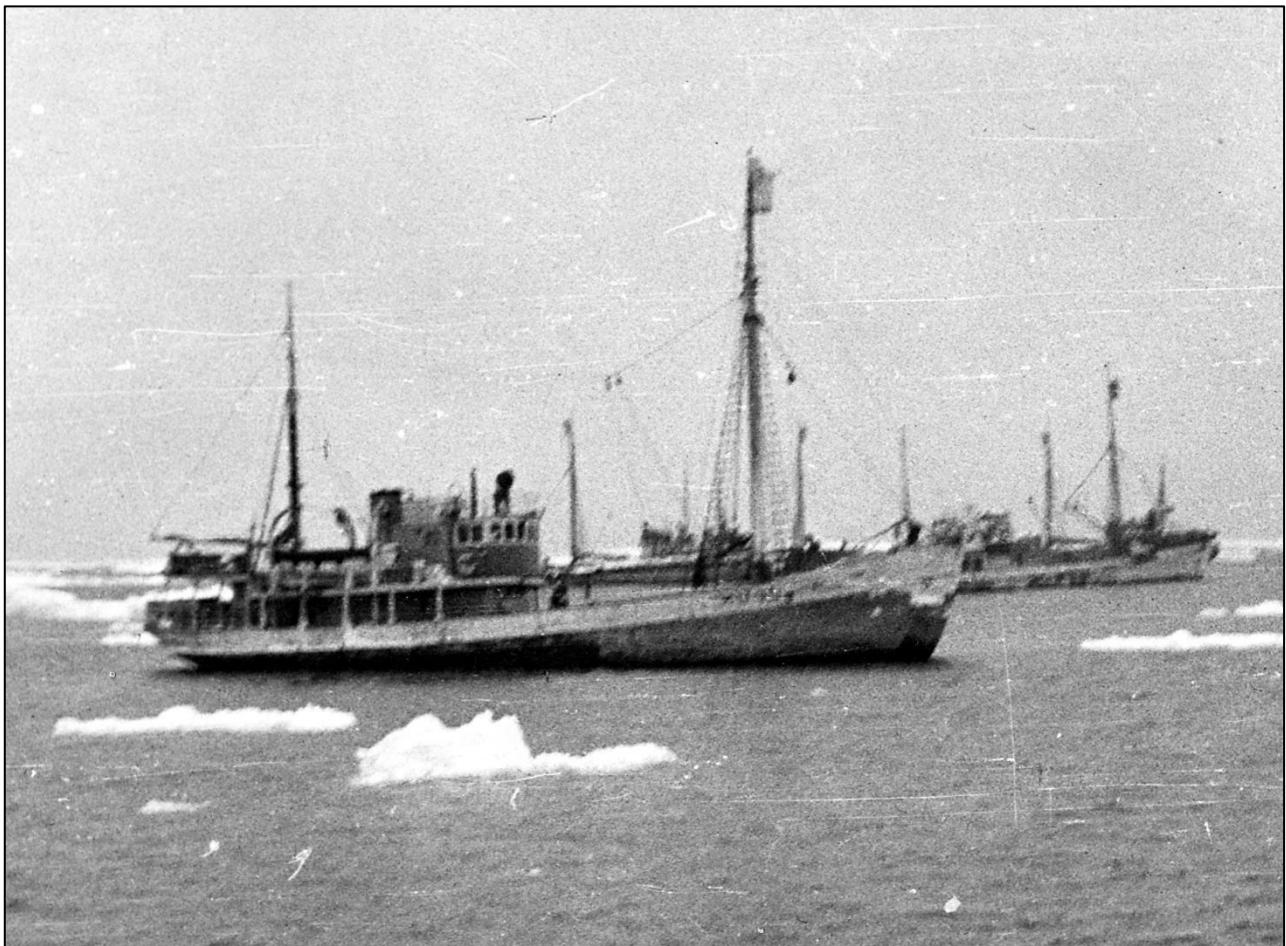
Sjølv om skutene i 1952 var større, sterkare bygde og utrusta med fleire hestekrefter enn skutene i katastrofeåret 1917, så greidde dei ikkje stå mot naturkraftene då orkanen løyste seg. Radiotelefon hadde dei også. Likevel er det mykje vi ikkje veit om det som skjedde. Vi kjenner ikkje tidspunktet då skutene gjekk ned, men dei fleste reknar med at det skjedde 4. april. Heller ikkje veit vi for visst korleis det bar til. Ingen av dei som forliste, melde frå om vanskar av noko slag. Også denne gongen er det overlevande på andre skuter i same området, som kan gje oss haldepunkt for dramaet som utspelte seg i isen.

Då uveret kom, var Pels, Buskø og dei andre skutene som forliste, langt sør og vest på feltet, i det området rett nord for Island som har fått

namnet Daumannsbukta. Den nøyaktige posisjonen er ikkje kjend. Men forskaren Per Øynes som var med Brandal, har rekna ut at posisjonen deira var 68 grader 30 minutt nordleg breidde, 19 grader vestleg lengde. Det



Ishavsskuta Pels kom vekk.



Ishavsskuta Buskø kom vekk.

er heile fire breiddgrader lenger sør enn posisjonen til Brandal, Flemsøy og dei andre skutene nordaust om Jan Mayen.

Vinden som der nord strauk langsmed iskanten og gav Brandal sjanse til å søkje dekning bak ein isodde, bles der sør ifrå iskanten. Dermed fordelte storisen seg utover og slitna.

Då det bles opp, kom snøkaven og sjøsprøyten slik det alltid blir når det bles opp i Vestisen. Og sikten var dårlig. Rutinemessig søkte truleg skutene livd ved å gå mot vinden, innover i den fordelte isen. Om dei hadde nok maskinkraft. Det hadde kanskje ikkje alle.

Nordlandsskutene Selfisk og Ungsel låg i det same området som Pels og Buskø under stormen. Det gjorde også Søndmøringen, Fangstmand, Arild og fleire andre skuter. Desse skutene berga seg, men det var berre så vidt. Fangstmand var på veg vestover då barometeret fall kraftig. Skipper Jon Nedrelid snudde skuta medan vinden var enno var

forholdsvis spak, retning aust-nord aust og gjekk austover med full fart og rorethardt babord. Nyleg avlidne Ola Jarle Bigseth fortalte at dei gjekk langsmed ein strimle heile natta til den 4. april då det bles som verst. Hadde dei mist strimlen, hadde dei ikkje greidd å gå seg opp att slik orkanen stod på. Bigseth mintest ein dramatisk situasjon som har brent seg fast. Medan dei gjekk austover, kom det eit kjempestort isflak siglande mot skuta. Det såg ut som det skulle smelle i skutesida midtskips. Då hadde det gått gale, men dei gav på med det dei hadde i maskinen og kom seg så vidt klar.

Selfisk var inne i isen då uveret var på det verste. Dei gjekk mot vinden og observerte korleis isen stadig vart riven opp. Derfor gav heller ikkje isen skikkeleg dekning. Og sjøane fekk tak. Ein brottsjø slo inn forkant av eignarhuset og deler av rekka. I drivet vart skuta sterkt nedisa.

Då Selfisk kom til Tromsø, sa skipper Kåre Pedersen at han snakka med skyttaren på

Vårglimt den 2. april. Då hadde dei det bra om bord. I nærleiken av Vårglimt låg også dei fire andre skutene som forliste. Skipper Pedersen sa at kanskje hadde dei om bord i Vårglimt trudd det var fastisen dei låg i ly av, men at det i røynda var eit stort isflak som etter kvart smuldra opp av storm og sjø, slik at skuta vart utan dekning. Og låge som dei var i hekken alle dei fem skutene, meinte skipper Pedersen at dei anten vart brotne ned av bårene eller knuste av isen.

Ungsel låg i nokolunde same is- og vindtilhøve som Selfisk. Skuta fekk skader og gjekk til Island for å reparere. Skipperen på Ungsel fortalte seinare at han på veg til Island lenge gjekk i oppdelt is før han kom ut i ope hav.

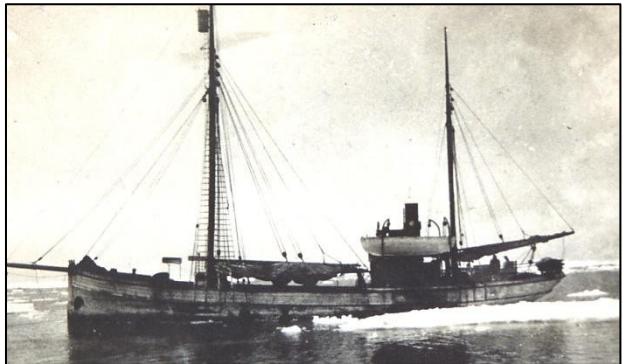
Nordlandsskuta Arild låg i plukkfangst på blueback i lag med dei fem skutene som snart skulle forlise. Veret var godt og karane var bra nøgde sjølv om det ikkje var storfangst.

Men 2. april fall barometeret kraftig og vinden auka på. Skipper Wilhelmsen fortalte seinare at dei låg i livd bak ein solid isodde i lag med Brattind og Vårglimt. Eit par av dei andre skutene var like ved. Alle skutene hadde god livd; det visste Wilhelmsen. Men klokka halv fire på morgonen vart skipperen purra. Det bles sterkt storm, truleg orkan. Isodden var oppeten og skutene heiv voldsamt på seg liggjande på ville havet.

Arild hadde ein sterk maskin og pressa seg opp mot vinden på jakt etter eit nytt avhald. Men fann berre slette iskanten. Orkanen hadde rive laus alle oddar. Wilhelmsen fekk snudd skuta og bestemte seg for å lense unna vinden. Og etter ei dramatisk ferd sørover - der dei mellom anna miste ein mann - kom Arild nærest som vrak inn til Island om kvelden 8. april.

Wilhelmsen peikte seinare på at dei andre skutene nok ikkje makta å gå opp mot vinden slik Arild gjorde. Dei hadde mindre maskinkraft. Mannskapet på Arild såg at Vårglimt låg pressa opp mot eit stort isflak. Dei fekk også eit glimt av Brattind i sjøroket. Skuta hadde sterkt slagseite. Og like etter kom det ein luukelem flygande gjennom lufta. Meir såg ikkje karane om bord i Arild til dei andre skutene.

Tjørvåg-skuta Søndmøringen var berre seks timars gonge frå Buskø og dei andre skutene då det bles opp for alvor; på veg austover. Asbjørn T. Aagaard som var med som fangstmann, har seinare gitt ut dagboka si frå ferda. Det er ei forteljing om eit drama som vi knapt kan førestille oss. Søndmøringen hadde fått om bord 1500 dyr; ein fin start på sesongen. Men så forsvann selen. Dyra var søkk vekke.



Søndmøringen

Den 2. april slo veret om. Det raste storm frå nordaust. Termometeret viste 30 kuldegrader. Skuta fann seg ein isstrimmel som gav livd. Mannskapet skalka lukene og surra alt laust; gjorde skuta sjøklar. Natta til den 4. april merka dei at avhaldet minka. Om morgonen køyrdet dei skuta innover i isen. Det opne havet freista dei ikkje. Sjølv langt der inne i isen var dønningen enorm. Aldri hadde dei sett slik dønning. Det var ikkje lett å styre unna svære isflak som kom siglande. Sikten var därleg. I periodar såg dei ikkje lenger enn fram på baugen. Frostrøyken og snøkaven stod tett. Isinga var sterk. Og mannskapet arbeidde med dei vann med å banke vekk isen på skuta for å hindre at ho miste stabiliteten og tippa rundt.

Ut på dagen den 5. april tok odden som gav Søndmøringen livd, til å misse festet i baksen. Situasjonen var kritisk. Skuta kunne ikkje gå unna veret. Då ville brotsjøane på det opne havet ta dei. Å gå mot veret hadde dei ikkje maskinkraft til. Dei måtte finne seg nytt avhald. I aust skimta dei lys av is. Dei vona at det var ein odde der. Og dei måtte gjere noko medan det enno var dagslys. Men då Søndmøringen runda det som var att av isodden, vart dei møtte av ein 25 meter høg

brottsjø med skavl på toppen. Sjøen råka skuta med voldsam kraft, pulveriserte båtane på galgedekk, knuste rutene i styrehuset og fylte skuta med sjø. Aagaard som var på dekk på veg fram til lugarkappa, meinheldt seg i ei galgestøtte og berga livet. Det kom ikkje fleire sjøar. Og etter ei øve tok Søndmøringen sakte til å stige opp av havet.

Islyset dei såg, viste seg å vere ein isodde. Snart fekk dei ny livd. For første gong på mange dagar kunne stuerten lage dei eit varmt måltid. Men sove kunne dei enno ikkje gjere. Dei måtte på dekk og banke is. Orkanen sende ein frøs av sjø over skuta, som straks fraus til eit hardt panser. Veret betra seg litt. Det bles sterkt storm frå nordaust. Og dekninga tok til å smuldre opp. Det var betre sikt no og langt inne i isen skimta dei ei råk som dei ville prøve å bauge seg inn til. Med full fart gjekk Søndmøringen innover. Skuta miste ishud og sprang lekk. Men pumpene heldt skuta flytande og dei nådde fram. Og der inne i den slakke isen låg det 15 andre skuter, mellom andre Furenak. Mannskapet var glade. Også denne runden vann dei. Og stormen spakna til stiv kuling. Men det var svinekaldt; Aagaard skriv at temperaturen var 40 kuldegrader.

Den 8. april var det verste over. Men kulden heldt seg. No kunne folka om bord i Søndmøringen ta til å tenkje på dei andre skutene som dei ikkje hadde hørt frå på fleire dagar. Det siste dei høyrdet frå Pels var at ho sløra unna veret til havs. Og truleg var nok orkanen sterkare der Pels var; seks timars gonge lenger vest.

Langt nordaust om Jan Mayen låg Flemsøy i lag med mange andre skuter; mellom andre Kvitungen, Polaric, Signalhorn, Brandal og Polarsel. Flemsøy hadde ein svært kraftig radiosendar. Skipper Karl J. Brandal var uroleg fordi det var lenge sidan han hadde vore i kontakt med Pels og Buskø. Frå hamna i iskanten kalla han, dei opp, igjen og igjen, men utan å få svar. - Hallo Pels, hallo Buskø, hallo Brattind, hallo Ringsel, hallo Vårglimt, Flemsøy kallar. - Eg er bekymra for dokke. Ver snilde og svar meg på radioen så sant dokke kan. Viss antenna er blåsen vekk, så bruk

telegrafnøkkelen og set radioen på full styrke, og eg skal lytte etter tre lange gjentatt med eit kvart minutt mellomrom, Over. Men frå høgtalaren kom det ikkje ein lyd. Sjølv bakgrunnsstøyen var vekk. Over svære avstandar sat folk og lytta. Men dei sakna skutene svarte ikkje.

Mange har spekulert på kvifor ingen av dei fem skutene ropte om hjelp over radio under stormen. Den erfarte radiotelegrafisten Arne Grønningseter som følgde Paul Lillenes til Kvitsjøen eit par sesongar tidleg på 30-talet, skreiv om dette i Sunnmøre Arbeidaravis onsdag 4. juni 1952: - Mine erfaringar under ishavsforsyssel var at under visse situasjonar med nedising og snøkave var vanleg radiosamband umogleg på grunn av støy med dei antennene som vart brukte og framleis er i bruk. Det er mi tru at vi her har forklaringa på at ein ikkje høyrdet eit einaste naudrop frå dei fem vekkomne skutene sin radio.

Leiteaksjonen starta onsdag 9. april. Då gjekk to amerikanske fly på vengene frå Keflavik-basen på Island. Dei leitte i eit nærmare angitt område; utan resultat. Leitinga heldt fram med fly, selfangstskuter og marinebåtar. Ingenting var å finne. Langs med strendene på Aust-Grønland sökte sledepatruljar etter vrakgods. Mannskap leitte i fjøresteinane på Island. Resultatet var negativt. Og det var ikkje råd å drage andre konklusjonar enn at dei fem skutene og mennene om bord var vekke for alltid.

Kjelder:

- Ottesen, J.: Ishavsskuter 1-3
- Nystrøm, K.: Alarm i Vestisen
- Aagaard, A.: Vesterisen 1952
- Farstad, A.: Mysteriet i Vestisen
- Sunnmøre Arbeideravis
- Sunnmørsposten
- Vikebladet
- Vestposten
- Vestlandsnytt
- Samtale med Ola Jarle Bigseth
- Aalesunds Avis

Vestisen, 1952 - slik eg minnest det

Av Ottar M Brandal

Ottar M. Brandal var i 1952 styrmann og førsteskyttar på «Polarsel», der faren hans, Martinus O. Brandal, var skipper. Ottar vart seinare skipper på same skuta og etter det også på fleire andre skuter.



Ottar M. Brandal her på Ishavsmuseet 2009.

Når eg tenkjer tilbake på ishavsturane mine, er det Vestisturen i 1952 som er den verste. Med storm og kuling, vanskelege isforhold, og ikkje minst den store ulukka då fem skuter forliste og 78 mann kom vekk. Eg var skyttar på «Polarsel» dette året, og vi var igjen og leita etter dei sakna. Før vi gjekk i isen var vi på sildefiske. Det var ikkje noko storår, men vi hadde vel 12 000 - 20 000 hektoliter sild. Det var ganske bra, for vi var med berre på storsilda. Vårsilda kutta vi og gjekk i Vestisen.

Vi gjekk frå Ålesund den 15. mars, og fekk kuling på heile overseglinga. Det var stor

deltaking med heile 54 skuter som utklarerte for fangst dette året. Men det skulle bli ein vanskeleg tur. Isforholda var vanskelege med mykje vind, straum og omsetning i isen. Klappmyssen brukte ofte å føde ungane, eller kaste som vi sa, på to forskjellige felt. NO av Jan Mayen og SW av Jan Mayen, det er ca 200 nautiske mil mellom desse felta. Vi var på det nordostlige feltet, men fann lite av selen, der var ikkje noko samling av den. Her var vi mange skuter i lag og vi plagast med kuling og vanskelege isforhold. Ein del av skutene gjekk SW av Jan Mayen, og ved hjelp av radioen heldt vi kontakta med dei. Dei fann her ei samling av klappmyss og var komne i fangst.

Men vermeldinga vi fekk var därleg med storm opp i orkan styrke. Isforholda var ofte därlegare der SW av Jan Mayen og i NO kuling og storm vart det strak kant og vanskelege forhold. Plassen der blir ofte kalla for «Daumannsbukta». Det er i grunnen ein fole stygge plass. Der er ei bukt, sjølv om det berre er ei isbukt. Det er botn- og straumforholda som lagar denne bukta, så der er nesten alltid ei bukt i isen. Er det styggever er det ingen god plass å ligge. Det er vel derfor området har fått namnet. Derfor heldt vi oss på det nordostlege feltet.

Rundt månadsskifte mars - april kom vi fram på ein del spreidd fangst men barometeret fall kraftig og Jan Mayen radio meldte om storm med orkan styrke i bygene.

Den 4. april kom storstormen.

Vi låg då i fangst med alle mann på isen. Skutene som var SW av Jan Mayen fekk først merke stormen. Over radioen høyrdet vi Peter Liavåg på «Buskø» «- No har vi fått stormen her syd». Dette var faktisk det siste livsteikn vi høyrdet frå dei på «Buskø».

Ikkje lenge etter fekk også vi merke stormen. Det var som den vart rista ut av ein sek, snøfokk og vind. Vi fekk folket vårt om bord igjen i ei fart, ja, det var ikkje forhold til å berge sel-dungane våre heller. Isen pakka raskt i saman og opne råker fraus til.

Det vart konferanse mellom skipperane på skutene vi var i lag med, og dei vart samde om



Polarsel.

å gå i lag ut mot kanten. Vi var vel 6 - 7 skuter som stemde i lag ut mot kanten. Vi brukte å gå ut til iskanten for å ha meir føling med dønningen og for å unngå å fryse inne.

«Polarsel» var då den nyaste og største skuta - berre to år gammal - og hadde den kraftigaste maskinen - så vi skulle gå først og lage råk. Det vart fort tett og tungt å gå, og mange av skutene makta ikkje å følgje oss i råka, som fraus til etter kvart. Temperaturen fall kraftig og var over 30 grader minus med storstorm. Vi snudde for å hente skutene mange gongar, men måtte til slutt gi opp, så vi gjekk åleine. Det vart eit hardt døgn ut av isen, mannskapet måtte banke is heile tida, for kvar ein sjøskvett som kom om bord i skuta fraus til is. Eg hugsar eg hadde vakt utover natta. Han som hadde vakt i maskina ropte opp om vi ikkje skulle ha kaffi snart, vi brukte gjerne å ta kaffi då i tre - firetida. Då klokka var fire, gjekk eg ned frå tønna - då hadde eg stått der frå tolv til fire - og tok kaffi. Då eg gjekk opp i tønna igjen og vi skulle gå vidare, hadde isen opna seg. Han

hadde rivna utover, akkurat i den kursem som vi skulle gå. Det var som ei bein gate, ei ca ti meter brei råk. Det var mest som eit under.

Ut på den neste dagen merka vi lett dønning. Dette var teikn på at vi nærma oss iskanten. Då vi seinare kom ut i kanten, prøvde vi å finne ein isstrimmel å legge oss oppunder, - no hadde det vorte orkan. Etter eit døgn her ute i iskanten kom dei andre skutene baugande ut, og vi vart liggande her i lag. Men vi måtte snart gå mot vinden for å finne nye is-strimlar å ligge i le av. Vinden og frosten var like strie, og mannskapet måtte banke is både dag og natt. Rekkelinningen var opp til vel halvmeteren tjukk av is. Det var å banke vevlingane - trinna opp til tønna - fri for is, og få isen på sjøen, slik at skipper og skyttarar kunne gå opp til tønna. Far min var skipper, og eg var skyttar. Og eg har ein bror, Karl Johan, som også var med, så vi var tre frå same familie. Akkurat det er, oppdaga vi seinare, ikkje så bra med fleire frå same familie på same skute.

Dønningane auka på og vart så store at vi såg att berre mastetoppene på dei andre skutene når

dei var nede i ein båredal. Slik låg vi i fem døgn, og jamt ropte vi på dei skutene som var SW av Jan Mayen. Men vi fekk ikkje noko svar frå dei. Jan Mayen radio byrja også å rope på dei, men heller ikkje dei fekk noko svar. Vi begynte å frykte det verste, men vi kunne ikkje gjere noko - no hadde vi nok med å greie oss sjølve. Vi snakka om å gå og leite, men det var ikkje forhold for oss å gå nokon plass. Vi snakka heim til rederiet og fortalte dei situasjonen og kva vi frykta om dei andre skutene.

Etter fem døgn gav veret seg noko, og etterkvart som skutene meldte ifrå vart det sett i gang flyleiting frå Island etter dei skutene som ikkje svara på radioen. Men leitinga var resultatlaus.



Omkring den 10. april kom det spørsmål frå Martin Karlsen A/S - som disponerte skuta - om vi ville bryte av fangstinga for å gå og leite etter dei sakna skutene i lag med «Nordland I» frå Tromsø. Vi sa ja, og gjekk straks med kurs for Isafjord på Island for å stelle fangsten, bunkre og proviantere for fem veker.

På Island vart vi svært godt mottekne. I Isafjord låg også den norske ishavsskuta «Arild» frå Tromsø. Dei hadde vore i lag med dei sakna skutene i stormen. Eg snakka med mannskapet om bord i «Arild», og dei fortalte om dramaet dei hadde hatt i orkanen, dønningen og frosten. Båten hadde ei stor maskin, dei ville bakke på veret, men greidde ikkje å snu baugen opp mot vinden på grunn av orkanen. Dei såg andre skuter ligge hardt over på sida, på drift, og såg folk i gule oljaklær drivande i sjøen.

Dei sjølve hadde hatt sine prøvelsar. Dei skulle legge ut drivanker frå båtdekk akter, men ein stor sjø kom og slo over heile båten, tok to mann med seg. Dei eine av dei forsvann. Den andre av dei fann dei igjen fram på fordekket, innesurra i ein vaier som var brukt til drivankeret på akterdekket. Ein mann hadde vore framme i lugaren i seks døgn, utan mat, mens orkanen raste. Mannen hadde brote lårhalsen, og lugardøra var spikra igjen på grunn av veret. Formasta med tønna og det heile var slått tvert av på midten. Då stormen hadde rast frå seg var dei langt SW av Island. Dei hadde drive over 700 km.

Rundt den 16. april var vi sjøklare, og sette kurset for isen. Vi møtte «Nordland I» og starta leitinga. Der var ein mann frå fiskeridirektoratet i Reykjavik som vi hadde kontakt med. Samstundes var det flyleiting, og vi hadde forbindelse med flya heile tida medan dei var i lufta. Elles hadde vi med ein journalist frå Aftenposten, som sende daglege rapportar heim til avis.

Vi leita frå Jan Mayen til Kapp Farvel, inn og ut av isen, i strimlar og delvis slakk is. Vi fekk ofte melding heimanfrå, frå reiarlaget og frå privatfolk, frå synske personar som såg folk på isen i forskjellige posisjonar. Vi undersøkte alt, men utan resultat. Det viste seg at fleire av posisjonane var langt ute i havet der det ikkje var is i det heile tatt. Frå Jan Mayen til Kapp Farvel. Ut og inn i bukter langs iskanten kan det dreie seg om ca 1800 - 2000 km, så det var eit stort område å fare over. Vi hadde mykje kuling og tett snødrev og med mykje stor is rundt oss måtte vi vere forsiktige for å ikkje bli innesette. Vi køyde langs iskanten i lag med «Nordland I» i fem veker og leita etter skutene. Vi fann ein leiser og ei romluke som hørde til ei av dei sakna skutene frå Nord-Norge. Det var alt vi kunne finne.

Ein dag mens vi gjekk langs iskanten i klart fint ver, såg vi eit stort isflak med ein masteliknande gjenstand midt på flaket, og mange mørke flekkar rundt i kring. Det kunne vere ei mast, og dei mørke flekkane kunne vere folk. Vi greidde ikkje å bauge oss inn gjennom isen til flaket, så vi rekvirerte fly frå Keflavik

flyplass på Island. Dei kunne ikkje seie noko sikkert om kva dette var, så dei bad oss om å prøve å undersøke nærmare. Vi låg der i tre døgn og prøvde å bauge oss inn, men det nyttet ikkje. Isen var for teit.

Eg fekk så med meg to mann, utstyrte oss godt, og la i veg innover isen mot posisjonen der vi hadde observert gjenstandane. Dette var om lag fire km innover isen.

Komne fram viste det seg å vere ein stor drivtømmerstokk som ofte driv frå Sibir og langs Grønland. Stokken hadde vorte oppskrudd, og stod om lag ti meter rett opp. Så hadde det dannat seg eit stort flak i frosten og snødd til oppå. Dei mørke flekkane som kunne sjå ut som folk, var skrattar frå dyra som hadde vore fanga nord om Jan Mayen. Dei hadde drive i orkanen om lag 1000 km, ja, det er fart og kraft i is-drifta. Journalisten hadde sendt telegram med det same vi såg stokken og flekkane: ««Polarsel» oppdaga ein maste-liknande gjenstand med svarte flekkar rundt, kan vere frå ei skute med døde folk rundt». Dette laga naturleg nok røre heime.

Vi hadde ofte forbindelse med konsulen i Isafjord, vi skulle inn dit når vi avslutta leitinga. Avtalen frå reiarlaget var at vi skulle avslutte leitinga den 16. mai. Konsulen fekk beskjed om at vi ville kome inn den dagen. Det skulle vere eit teaterstykke der, eit norsk stykke, og heile mannskapet vårt vart innbodne til det. Det skulle gå den 17. mai til ære for oss. Men rundt den 8- 9. mai fekk vi ein storstorm, og vi måtte bakke i lag med «Nordland I» langs iskanten med sikt lik null.

Ein dag smulna det brått. Eg hadde vakt, og tenkte at det måtte vere is opp i luvart. Straks etter såg vi islysning og faste kanten bak oss. Det var berre å slå full fart og legge på å bauge gjennom så vi ikkje vart knust opp i kanten. Det vart nokså hard og stygg bauging. Men vi hadde ikkje noko val, det var fare på ferde. Skuta fauk frå side til side. Det var så hard bauging at vi rydda messebordet nede. Smørtallerkenen stod fast oppe på skotet! «Nordland I» kom etter.

Det vart ein hard tørn både for folk og skute, men det var i siste liten for oss begge. Isen klappa saman rett bak «Nordland I».

Då vi kom oss gjennom strimmelen og ut i ope hav igjen, var det stor sjø med mykje brotsjø, og det var ikkje trygt for drivis. Det var framleis därleg sikt og mykje ising.

Akkurat slikt ver trur vi det var som gjorde at dei sakna skutene forsvann. Knuste i drivisen med därleg sikt og orkan. Vel, vi fekk aldri svar på det.

Vi måtte bakke oss over til Island med forsiktigheit. Vi brukte åtte døgn på overseglinga i storstorm over 200 nautiske mil. Vi kom til Isafjord den 18. mai. Så det vart inga teaterforestilling på oss. Leiteaksjonen vart avslutta utan noko oppløftande resultat. Vi gjorde klart for heimtur og kursa over til Ålesund. På kaia i Ålesund var det fullt i folk, og vi fekk mange spørsmål å svare på. Men det sto att mange spørsmål som vi aldri fekk svar på, heller ikkje no 60 år etter har vi fleire svar.

Det er trist å tenke tilbake på denne turen. Minna sit i endå.



«Polarsel» i tett is.

STETTE

INNOVATIONS IN FISH PROCESSING



FISKEFARTØY



PROSESSINDUSTRI



OPPDRETT

EN MEDSPILLER SIDEN 1929

Peter Stette AS er en bedrift med historie tilbake til 1929. Våre lokaler er i Skodje kommune, 30 km fra fiskerihovedstaden Ålesund. Siden 1970-tallet har vi vært en leverandør til fiskeindustrien i Norge, og de siste årene på et globalt marked.

PETER STETTE AS

Stette Industriområde | 6260 Skodje | Norge
T: +47 70 24 47 10 | E: office@stette.no

Design: www.oslobangraf.no

 www.stette.no

...Tvang Amundsen til å legge om sine planer

Av Arnljot Grimstad

Tryggve Gran (1889 – 1980) var flypioner, og vart den fyrste som kryssa Nordsjøen med fly. Fire og ein halv time tok det frå Cruden Bay i Skottland til Jæren, ei bragd av verdsformat som dverre drukna i krigsstoff 30. juni 1914.

– Jeg takket min Gud da jeg landet på Jæren! sa han.



Tryggve Gran. Arnljot Grimstad tok dette biletet på tunet, Sogndal folkehøgskule.

Eg møtte Tryggve Gran på 60-talet. I godstolen heime i stova vår i Sogndal fortalte han fritt og

ope, om svik og feigskap, om heltemot og om gentleman og nasjonal prestisje. Han var ei levande historiebok, og det står ikkje å nekte at Roald Amundsen stod lågt i kurs hos Tryggve Gran. Fridtjof Nansen hadde han stor respekt for.

Roald Amundsen hadde gjennomført fleire dristige tokt, men aldri mot Nordpolen. Vi hugsar at Fridtjof Nansen ville drive med havstraumane frå aust mot vest, og slik nå det magiske punktet: Nordpolen. Han fekk bygt ”Fram”, og drog av stad, men han lukkast ikkje. Soga om denne turen (1893-96) er spennande lesnad.

I 1905 vart Noreg ein sjølvstendig nasjon, og den unge nasjonen trøng heltar, og ikkje minst: det var viktig at det norske flagget vart planta på Nordpolen. Difor fekk Amundsen låne ”Fram” av Nansen, og avisene skreiv om det nye, dristige toktet som skulle gå mot nord. Stortinget og private ytte tilskott, for Noreg måtte verte først på Nordpolen!

Samstundes planla engelskmannen, Robert Falcon Scott, ein ny ekspedisjon til Sørpolen. Åra 1901 – 1904 hadde Scott prøvt å nå Sørpolen, men måtte gjere vendereis. Denne gongen ville han bruke motorsledar og hestar. Han kom til Noreg for å prøve motorsledane i den norske fjellheimen, og då var det at Tryggve Gran vart medlem av ekspedisjonen hans.

– Jeg blev tilsatt som skiinstruktør, fortalte han.

Året er 1910, Roald Amundsen er klar, og vert ynskt god tur til Nordpolen av konge, storting og regjering, og ikkje minst: det norske folk. Men Amundsen har ikkje tenkt seg mot nord, han lurer alle, berre bror hans, Leon, veit at Sørpolen er målet. Mannskapet på ”Fram” veit ikkje dette, først på Madeira får dei vite kvar dei skal. Ein og ein vert kalla opp til Roald Amundsen sin lugar, og får vite: Ferda går mot Antarktis. Så spørsmålet:

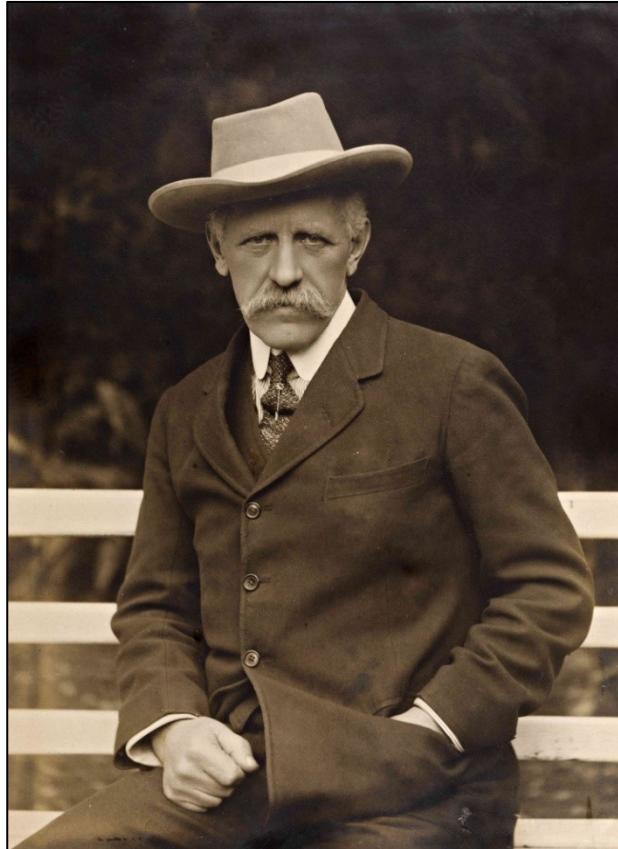
– Vil du vere med? Ja eller nei? Svar! Det vert ikkje gitt høve til å samsnakke med dei andre. Men alle svarar ja.

Den dyktige planleggjaren lukkast. Eg skal ikkje redusere denne bragda.

Scott sin ekspedisjon,

der Tryggve Gran er med, kjem til Australia med "Terra Nova". Då dukkar eit telegram opp, det lyder: "Amundsen er på veg mot Antarktis."

Scott er uroleg, skjønar ikkje, men Gran veit råd: Spør Fridtjof Nansen. Og Scott sender telegram: "Er Amundsens plan å nå Sørpolen?" Nansen svarar med eitt ord: "Ukjent." Det er alt.



Fridtjof Nansen i Bulgaria, 1922.

Fotograf: Minjatur / eier: Nasjonalbiblioteket,

Gran noterer: "Scott overveiet länge dette orakelsvar og udbrød saa ganske rolig: "Kan hænde saa er - men jeg tror i det mindste at ingen engelsk gentleman vilde gaaet frem paa en slik maate."

Vi veit at Amundsen og folka hans nådde polpunktet 14.desember 1911, og alle som tok del kom velberga heim. Det norske folket tilgav lureriet.

55 år etter at dette kapplaupet fann stad spurde eg Gran:

– Korleis hadde det gått om Amundsen kom til polpunktet som andremann?

– Amundsen ville vere ein ærelaus mann som måtte forsvinne, han ville ikkje fått tilgjeving for framferda si, meinte Gran.



Tryggve Gran i Antarktis 1911.

Foto: Herbert Ponting

Vi kjenner soga: Scott nådde også polpunktet, og der fann han teltet som Amundsen hadde sett att. Scott skriv, 16. januar 1912: "... Det heile var klart. Nordmennene er komne oss i forkjøpet og har nådd polen først. 18.januar: No har vi snuud ryggen til målet for øresykja og skal ta til på 1460 kilometer med tungt slit. Og farvel til dei fleste av draumane våre!"

11.mars drøfta dei korleis dei skulle ordne seg mot slutten:

"... eg gav ordre til Wilson om å gi oss midlar til å ende lidingane våre. [...] Vi har no 30 opiumtablettar kvar, og han sjølv (Wilson) har eit røyr med morfin. Slik er stillinga no."

Den 29. mars 1912 sit dei i teltet, utan mat og brensel, og høyrer snøstormen dure utanfor, nærmeste depot er 20 kilometer unna. Scott skriv: "... Vi skal halde ut så lenge vi kan, men

*vi vert naturlegvis svakare etter kvart, og det kan ikkje vere langt til slutten.
Det er trist, men eg trur ikkje eg kan skrive meir -*

R. Scott

Siste.

For Gods sake look after our people." (For Guds skuld sorg for dei som sit att etter oss.)

Tragedien

Tryggve Gran og dei andre ekspedisjonsdeltakarane dreiv med vitskaplege undersøkingar og tok seg fram til nye og ukjende stader på det enorme Antarktis. Då Scott og mennene hans ikkje dukka opp etter planen, vart det sett i gong ein leiteaksjonen med Gran i fremste lina.

" ... Vi fulgte saa nøiagttig som mulig den gamle rute, og fra time til anden passerte vi varden. [...] saa opdaget Hooper og jeg noget pyramideformig. [...] I en fart fik jeg skiene av slæden og avsteds "pigget" jeg alt det jeg orket. [...] Det var ingen tvil - vi hadde fundet hvad vi sökte, og en forunderlig følelse av høitidelighet grep mig. [...] teltdøren var stängt indenfra. - Saa krøp Atkinson, Lashly og jeg ind i teltet. Mellem to tilisede og gjenlukkede soveposer laa Scott med delvis avrevne klær. Hans ansigt var uhyggelig avmagret - hans hud gul og glasagtig, og det syntes som om han hadde gjennemgaat en forfærdelig dødskamp. I posen tilhøire for Scott fandt vi Bowers - og i posen til venstre Wilson. Begge disse to mænd gav indtrykket av at være gått bort mens de sov. - - - [...] men saa kom Crean og Williamson bort til mig. "Tillat mig min herre at gratulere Dem," utbrøt den ene [...] kaptein Scott fandt det norske flag vaiende paa polen." Jeg tok imot de utstrakte hænder - trykket dem og takket, men i mit indre følte jeg mig næsten pinlig berørt. [...] Ved sekstdelen om morgenen begravde vi vore døde kamerater. Telstokkene var blit fjernet, og bare duken laa over de avsælede legemer. Atkinson læste ritualet, og etterpaa sang vi en salme. En høitideligere handling end denne enkle ceremoni der ute paa den store snevidde, har jeg aldri været med paa. [...] Drivsneen føk og da salmesangen var tilende, laa der over de døde et bløtt hvitt teppe. Over graven bygget vi saa en 12 fot høi

snevarde, og paa toppen av den reiste vi et kors laget av et par ski. Scott, Wilson og Bowers var lagt til hvile. [...] Intet og ingen til at forstyrre."

Slik fortel han det då dei fann teltet til Scott den 12. november 1912.

Ja, visst! Amundsen kom først på Sørpolen, med ein noko bitter ettersmak, men vi veit at han fekk tilgjeving. I Gyldendals leksikon står det så kryptisk: "...Neste mål var Nordpolen, men uforutsette omstendigheter tvang Amundsen til å legge om sine planer, og ferden bar sørover til Antarktis, 3. Fram-ferd 1910-12." Slik kan det seiast.

Tryggve Gran døydde i 1980, vel 90 år gammal. Han hadde levd eit eventyrlig liv. Eg er glad og takksam for at eg fekk møte han.

Arnljot Grimstad



Stiftelsen UNI

Baptistdalen 30,
0355 OSLO

Teléfono:
23 36 60 60

www.stiftelsen-uni.no

**Det norske samfunn
er tuftet på kystkulturen**

**Stiftelsen UNI støtter
vern av historiske fartøyer**

Hvert år deler Stiftelsen UNI ut ca. 30 millioner kroner til verneverdig prosjekter. Styret imøteser søknader som faller inn under stiftelsens formålsbestemmelse.

Stiftelsen UNI behandler
søknader løpende gjennom
hele året.

Stiftelsen UNI har som ideelt formål å fremme allmennytlig virksomhet innen skole- og miljøvern, for å bidra til en trygg utvikling i det norske samfunn. Stiftelsens bidrag skal i første rekke være økonomisk støtte til prosjekter og påskjærnele til institusjoner og enkeltpersoner.

Roald Amundsen, ein moderne leiar.

Av Finn Sindre Eliassen

Amundsen delegerte, informerte, involverte, skapte trivsel, sette seg inn i folk sine svake og sterke sider. Men når ting var bestemte, då var dei bestemte. Og då var han sjefen.

Dette var noko av det direktør Geir Kløver ved Frammuseet fortalte i foredraget han heldt for om lag 70 tilhøyrarar på Ishavsmuseet onsdag 25. januar. Foredraget som hadde tittelen "Roald Amundsens sydpolekspedisjon, krydret med Amundsons egne foredragsbilder, samt mannskapets private dagbøker og fotoalbum", var i realiteten ei omfattande oppvurdering av Roald Amundsen som ekspedisjonsleiar og menneske, bygd på førstehands kjelder.



Forfattaren Kåre Holt med sin tendensiøse roman Kappløpet, Ragnar Kvam jr. og til dels Tor Bomann-Larsen har haussa opp konflikten med Hjalmar Johansen og framstilt Roald Amundsen på ein måte som det ikkje er grunnlag for i kjeldene, og som langt på veg har festa skurkestemplet på Amundsen. Vi forstår no at denne striden ikkje var stort å skrive heim om. Vi veit at Hjalmar Johansen ikkje vart kasta på land med lite pengar på Hobart i Tasmania etter Sørpolekspedisjonen; han valde sjølv å gå på land der. Amundsen gav han rikeleg med pengar til billett heim. Dette kan dokumenterast, fortalte Kløver.

Utgangspunktet for foredraget er eit stort publiseringprosjekt som Frammuseet har gjennomført med å offentleggjere dagbøkene til Roald Amundsen og alle dei andre av mannskapet som skreiv dagbok på Sørpolekspedisjonen 1910-1914, eller Den tredje Fram-ekspedisjonen som er eit anna namn på ekspedisjonen. Prosjektet bygde i stor grad på frivillig dognadsinnsats.



Webjørn Landmark (tv) og Geir Kløver studerer dagbøkene fra sørpolekspedisjonen.

Det som kjem fram der, er grunnlag for ei revurdering, eller skal vi seie oppreising for Roald Amundsen som ekspedisjonsleiar. Mellom dei som følgde han på ekspedisjon, er der praktisk talt berre ei oppfatning: han var den beste leiaren dei nokon gong hadde hatt, alle hadde berre godt å seie om Amundsen som ekspedisjonsleiar. Kløver peikte på at dette står i skarp motsetning til oppfatninga av Nansen mellom dei som følgde han på ekspedisjon. Nesten ingen hadde noko positivt å seie om han som leiar. Han var mellom anna svært humørsjuk.

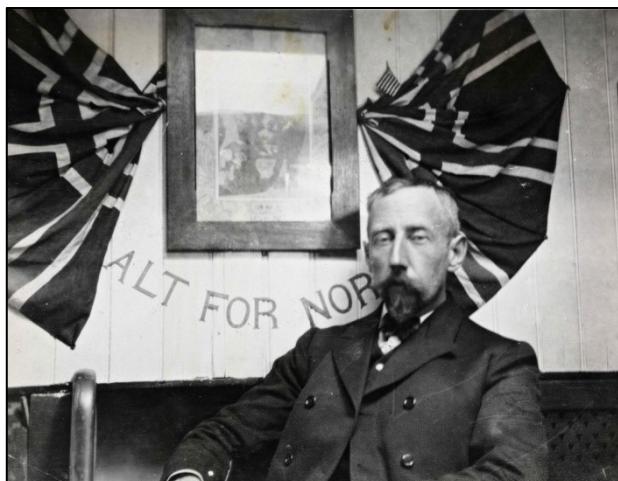
Allereie frå ung alder hadde Roald Amundsen sett seg som mål å bli polarreisande. Han las det han fekk tak i av polarlitteratur. Det vert fortalt at han som gut låg med ope vindauge for å herde seg. Han kjende seg pressa av mora til å starte på lækjarstudiet, men då mora døydde, sluttar han straks.

Han fekk plass på den belgiske Belgica-ekspedisjonen til Antarktis 1897-99. Dei kom til å bli dei første som overvintra i Antarktis. Ekspedisjonen vart

på mange måtar ei katastrofe, men Amundsen sette pris på kvar stund om bord. Han såg kva som fungerte, kva som ikkje fungerte med klede, utstyr, mat, leiarskap. Han lærte kva som var viktig for å overleve under slike ekstreme forhold.

Delt leiarskap på ekspedisjonane sine ville ikkje Amundsen ha noko av. Det hadde polarlitteraturen og røynslene frå Belgica-ekspedisjonen lært han. Mange - kanskje alle - tidlegare ekspedisjonar, hadde fleire leiarar med: skipsførar, vitskapleg leiar og ekspedisjonsleiar. Det førte ofte til skarpe konfliktar. Amundsen bestemte seg for at på hans ekspedisjonar skulle der vere ein sjef for alle delene: han sjølv. Mellom anna derfor tok han skipsførareksamen.

Ekspedisjonen med hardangerjekta Gjøa gjennom Nordvestpassasjen 1903-1906 var ei stor bragd som i utlandet i dag er langt meir kjend enn alt det andre Amundsen elles gjorde. Mange hadde i 400 år prøvd på å kome gjennom passasjen frå Atlanterhavet til Stillehavet utan å lykkast; ofte med fatal utgang.



*Roald Amundsen i "Gjøa"s kahytt etter at han hadde seilt gjennom Nordvestpassasjen, 1906.
Fotograf: Harry Randall / eier: Nasjonalbiblioteket.*

Lærdommane frå ekspedisjonen gjennom Nordvestpassasjen gav Amundsen veldig mykje av det han trong om for å vinne kappløpet med briten Robert F. Scott mot Sørpolen nokre år seinare. Nærkontakten med

inuitane - som var svært nær - gav masse lærdom om korleis ein skulle opptre for å overleve i Arktis; klede, mat, køyre hundeslede, bygge iglo. Amundsen røynde og lærte; noterte og testa ut i praksis.

Dei åtte månadene i Framheim frå februar 1911 til oktober same år bestod av hardt, disiplinert arbeid for å tilpasse og betre utstyret til framstøyten mot Sørpolen: nye og lettare sledar, lettare proviantkasser, betre soveposar, betre sko, utlegging av depot og mykje meir. Alt bygde på vurderingar og røynsler dei gjorde; og arbeidet gjekk føre seg til siste stund.



*Olav Bjaaland arbeider med en slede i verkstedet som var gravd ut av snøen rundt Framheim. Framheim ved Hvalbukta, Antarktis, juni/juli 1911. Kolorert glassdias.
Fotograf: ukjent / eier: Nasjonalbiblioteket,*

I motsetning til konkurrenten Scott var Amundsen i stand til å endre planar, endre utstyr når det viste seg nødvendig. Og ein annan viktig skilnad som fortel mykje: på Framheim var der eit felles rom der alle samlast, åt og prata. Hjå britane var det ikkje slik. Der var eit rom for offiserane, og eitt for dei andre. Der rådde det militær disiplin.

Britane nekta i dag for at der var eit kappløp med Amundsen og Scott. Det blir hevda at Scott var på ein ekspedisjon med eit vitskapleg føremål, det vitskaplege var hovudsaka. Turen til Sørpolen var sekundær, påstår britane no. Kløver slo fast at dette er eit falsum. Dagbøkene til Scott og mennene hans viser

klart og tydeleg at eit kappløp var det frå første dag. Men desse dagbøkene er enno ikkje tilgjengelege for allmenta i fullstendige, usensurerte utgåver. Kløver stilte spørsmålet om når britane vil gjere det med dagbøkene etter Scott og mennene hans, som Frammuseet har gjort med dei norske polfararane, nemleg å offentleggjere dagbøkene deira heilt og fullt slik dei vart skrivne for 100 år sidan. Kva er dei redde for?

Kvifor heldt Amundsen hemmeleg planane sine om å vinne Sørpolen? Kvifor venta han med å informere mannskapet sitt og verda elles om at det var Sørpolen som var målet heilt til dei var komne til Funchal på Madeira i september 1910? Amundsen vurderte det slik at hemmeleghaldet var heilt nødvendig for å få låne Fram av Nansen og kunne halde på støtte frå den norske regjeringa. Vår unge stat hadde eit underordna forhold til Storbritannia. Det britiske imperiet stod enno på si høgd. Amundsen visste at ekspedisjonen hans ville bli oppfatta som ei direkte utfordring mot Storbritannia. Derfor handla Amundsen som han gjorde. Og direktør Geir Kløver gav til slutt i det fengjande foredraget sitt Roald Amundsen rett i den vurderinga.



Plukkfangst:

Knud Rasmussenip Højskolia fyller 50 år 3. juli 2012. Skulen som ligg i Sisimiut på Vest-Grønland vart grunnlagt i 1962 og underviser i grønlandsk matkultur, kler og drakter, trommedans og maskedans, planter og dyreliv, og naturlegvis språk og alt anna som har med grønlandsk kultur å gjere. Skulen har 14 lærarar tek kvart år opp 50 elevar.
(HH – Greenland Collector nr.1/2012)



Frammuseet og Ishavsmuseet har inngått samarbeidsavtale.

Under ein svært vellykka polarkveld på Ishavsmuseet onsdag 25. januar, som markerte starten på eit aktivt museumsår 2012, vart det signert ein samarbeidsavtale mellom Frammuseet i Oslo og Ishavsmuseet på Brandal.

Gjennom hausten og vinteren har partane hatt fleire gode samtalar om eit framtidig samarbeid.

Ishavsmuseet har lenge hatt ein klar intensjon om å lyfte Ishavsmuseet opp på eit enda høgare nivå både fagleg og kompetansemessig, og det er viktig for Ishavsmuseet å stå fram som ein sentral aktør blant dei polare samlingane i Noreg.

Begge partar er samde om at intensjonen med avtalen er at også dei andre polare museum i Noreg etter kvart skal verte ein del av dette samarbeidet. Begge partane har også hatt kontakt og samtalar med samlingar i andre land.

Denne avtalen styrkar banda mellom desse to musea, og vil vere med på å utvikle musea i ein felles strategi der det høver for forvaltning, forsking, formidling og fornying.

Avtalen inneholder styrking av den faglege kompetansen, utvikling av formidlingsarbeid, formalisere det faglege samarbeidet, og formidle kunnskap og auke interessa for den polare historia og menneska i fortid, samtid, og framtid.

Vidare skal vi samarbeide i og utvikle det faglege nettverket, styrke kompetansen og utveksle informasjon mellom dei to musea.

Viktig vert også dei felles møta, styrking av den historiske dokumentasjonsbasen og styrke banda mellom dei polare musea i Noreg.

Ishavsmuseet Aarvak er svært nøgde med denne avtalen som vil vere med på å grunnfeste dei planar og mål som museet i Brandal har hatt over tid for å verte ein enda meir sentral aktør i polar Noreg. Vi har sakna desse tette banda inn mot polarmiljøet, og ser no med forventning og inspirasjon fram til å utvikle dette vidare til det beste for museet vårt.

Denne avtalen stadfestar også museets grunntanke om formidling av vår viktige polarhistorie, og at vi har sterk fokus på dette. I så måte kunne vi ikkje finne ein betre samarbeidspartner å utvikle dette arbeidet på, enn Frammuseet i Oslo.

Aktiv vår for Ishavsmuseet.

Dagleg leiar ved museet, Webjørn Landmark, fortel at det blir lagt opp til eit aktivt år ved museet der formidling av polarhistorie er hovudfokus. Ishavsmuseet har alt lagt bak seg ein polarkveld med foredrag av Geir Kløver, og ein kveld om ishavsbygda Tjørvåg. Landmark fortel at museet ikkje berre skal vere eit museum for Brandal og Hareid kommune, men eit polarmuseum for heile Vestlandet, og eit nasjonalt formidlingssenter. Då er det viktig og drage med også andre bygder som har hatt selfangst og anna virke i polarområda som ei viktig næring.

Mars månad er tida for å gå i Vesterisen, og dette vil museet markere ein kveld med «Avseilarfest» der Monrad Norderval, Ishavspresten, skal stå i fokus den 23. mars. Monrad Norderval var fleire turar med på selfangst, blant anna på «Kvitungen» under sommarfangst i Stredet etter den store ulykka i Vesterisen 1952. Då heldt han ei gripande preike over skipsradioen til «Kvitungen». Norderval var biskop i Nord-Hålogaland bispedømme frå 1961 til 1972. Før det var han hjelpeprest i Skjervøy 1929, sokneprest i Tana 1929-1935, sokneprest i Ørsta 1935-1948 og sokneprest i Ålesund 1948-1961.

Norderval skipa til ei rekkje «avseilarfestar» i Ålesund for mannskapa på skutene før dei gjekk ut på fangst. Denne dagen vert det ymse

programpostar, men det er Atle Hopland som vil kåsere om «Ishavspresten». Hopland seier han gler seg storleg til arrangementet.

I april kan det verte fleire arrangement, men Landmark røper alt no at det er lagt opp til ein polarkveld om Miss Louise Arner Boyd og ishavsskuta «Veslekari». Miss Boyd var i frå San Rafael i California og arva ei stor formue på 40 millionar dollar etter foreldra som var med på det store gullrushet i California frå midten av 1800-talet. Denne formue var det som gjorde det mulig for miss Boyd å utruste sju ekspedisjonar til arktiske strok. Det var Vartdal skuta «Veslekari» som vart Miss Boyd sin store kjærleik, og denne skuta nytt ho i 1931, 1933, 1937 og 1938 fortel Landmark som gler seg stort til denne kvelden der Brit Aarseth frå Vartdal, som har gjort eit enormt arbeid med å samle denne historia, vil fortelje på Ishavsmuseet.

Aarvak 100 år.

Webjørn Landmark fortel også at ishavsskuta Aarvak er 100 år i år. Dette skal naturlegvis også markerast stort seinare på året.

«Aarvak» vart bygd ved Kristian Dekkes skipsbyggeri, Laksevåg ved i Bergen, i 1912. «Aarvak» var bygd for Bergens Sælfangere AS. Fram til andre verdskrig vart ishavsskuter bygde med kutterskrog. «Aarvak» vart bygd med skrog i kryssarfasong. Dette var med på å gjere skuta spesiell alt frå starten av. Namnet sitt fikk den truleg frå Norrøn mytologi. Årvak er namnet til den eine av to hestar som dreg sola over himmelkvellingen.

Bertel Chr. Landmark frå Brandal var tilsett som oppsynsmann i byggetida. Han vart også vidare skipper på skuta dei første fire åra, før skuta vart sold til Peter S. Brandal i Brandal i 1915. Aarvak vart verande på Brandal heilt til skuta vart sold til G.C. Rieber i Ålesund 1968. Rieber selde den vidare same året til Odd Bjørklo i Balsfjord. Skuta var på fangst i Vestisen eller Austisen kvart år fram til 1981.

Helga i månadsskifte august/september skal dette markerast stort i Brandal. Landmark vil førebels ikkje røpe noko av programmet for denne markeringa. Her er det ein eigen komité

som jobbar med 100 års markeringa med Barbro Østrem som leiar. Med seg har ho medlemmar frå Ishavsmuseets Venneforeining, kultursjefen i Hareid kommune og Landmark sjølv.

24. mai er det Kronprinsen og Kronprinsessa som kjem på gjesting til Brandal og Ishavsmuseet. Dette besøket skulle vere laurdag 20. august 2011, men besøket vart utsett til våren på grunn av ugjerningane på Utøya og i Oslo.

Ny positiv giv ved museet.

Den daglege leiaren for museet fortel om ein god og positiv giv rundt Ishavsmuseet no på nyåret. Interessa lokalt er veldig stor, og ein opplever stor iver også blant nye generasjonar for å gi ei hjelpende hand. Museet har gode folk som hjelper til i alle ledd.

-Eg opplever det som ein heilt ny kvardag, seier Landmark om den nye tida utanfor konsolideringa med SSM. Gjevargleda er større, dugnadsånda er veksande og aldri har museet hatt større engasjement rundt den daglege drifta.

Landmark rosar også styret i museet som har stor fokus på formidling, og som engasjerer seg i alt som rører seg ved museet. Dette er eit svært godt samansett styre med langsigktige gode planar som vil kunne vere med på og lyfte Ishavsmuseet opp og fram, seier Landmark som også rosar styret for og vere tøffe nok til å ta den vanskelege avgjersla med å melde Ishavsmuseet ut av konsolideringa. Eit godt og klokt val om museet skal kunne utvikle seg vidare.

Viktig har det vore for oss at vertskommune Hareid har støtta slik opp rundt museet, det er uhyre viktig å vite at ein har administrasjon og politikarane rundt seg i utfordrande tider, avsluttar den daglege leiaren, som elles kan opplyse at dei siste vekene har ein opplevd den største bookinga av turistbussar nokon sinne, brikkene i ferd med å falle på plass for resten av museumsåret også, og leiaren kan forsikre alle interesserte om at mykje spennande og flott vert å oppleve på Ishavsmuseet dette året.

«Aarvak» - sagnomsust ishavsskute heim att til Hareid:

Sunnmørsposten
september 1981.



Reparerte propellen med dynamitt:

-Eg minnest godt den turen med Aarvak i midten av 50-åra då eine propellbladet hadde vorte så skeiwt at motoren ikkje kunne gå. Vi låg midt inne i isen, så gode råd var dyre. Redninga vart å feste ein dynamittgubbe på ei troe og stikke han ned til propellbladet. Hadde ladninga vore berre litt større, hadde vi vorte propellause, men ladninga var nett stor nok til at bladet vart utretta og vi fekk maskina i gang att.

Rett nok var ikkje propellen så god at vi kunne gå med full fart resten av turen, men vi kom no heim den turen også.

Det var 72 år gamle Anton Pilskog frå Hjørungavåg som fortalte denne historia på Hareid tysdag ettermiddag. Pilskog var på plass på kaia då ishavsskuta Aarvak kom heimatt til Hareid.



To ishavsveteranar som begge har vore skipper om bord i Aarvak møttest på kaia ved skuta og praten gjekk livleg om gamle dagar. Anton Pilskog (tv) og Sverre Moldskred.

Men dette var berre ei av dei mange gode historiene som vart serverte denne ettermiddagsykta, då mange som har følt

ishavslivet på kroppen hadde møtt fram for å ta imot Aarvak.

Første kjensla av å vere velkomen heim fekk nok den gamle ishavsskuta i Breisundet då den siste etappen av turen frå Balsfjord skulle gjennomførast. Her møtte om lag 10 småbåtar opp for å eskortere inn på Hareid hamn der skuta førebels skal ligge. Aarvak stemnde inn moljegapet flaggpryda og til feiande musikk frå Bigset Skulekorps.

Det er Hareid Pensjonistlag og Hareid Historielag som i felleskap har stått føre arbeidet med å få denne gamle Brandal-skuta attende til kommunen. Den siste eigaren, Odd Bjørklo frå Storsteinnes i Balsfjord, førte sjølv skuta til Hareid. Han hadde god hjelp av Ruben Brandal, Lars Gjerde og Asbjørn Saunes som var sende oppover for å hente skuta.

Vi har hatt framifrå ver hele turen og ikkje noko problem har dukka opp undervegs, sa Odd Bjørklo då han kom til Hareid.

Vederlagsfritt.

Det er meininga at Aarvak skal ligge ved molokaia på Hareid hamn den første tida, men interimstyret der Nils Nesset er formann har vurdert å bygge ei eiga kai til skuta. Nesset opna sin tale frå rekka på Aarvak slik: -Eg vil gratulere oss alle med at Aarvak no er kome heim att. Vi veit at det er lagt eit stort ansvar på oss når vi no har fått overdrege denne skuta vederlagsfritt, men vi skal ta vare på henne så godt som det let seg gjøre.

Prisverdig.

Ordførar Einar Holm som også talte frå Aarvak-rekka, sa at det var ei historisk hending at skuta no var kome tilbake til Hareid ettersom næringa som skuta representerer har hatt så mykje å seie for Hareid og særleg Brandal gjennom alle år.

-Det er prisverdig av pensjonistlaget og historielaget å ta på seg den oppgåva at denne skuta skal haldast i stand. Og dei fortener all den støtte dei kan få både frå kommunalt hald og frå kvar einskild, sa Holm.

Ombygd.

Mange av dei eldre ishavsfolka som møtte fram for å sjå heimkomsten klaga over at det ikkje

var så mykje att av den Aarvak som eingong gjekk ut frå Sunnmøre på sine mange turar til nordlege farvatn. Og det er heilt rett at Aarvak har vorte bygd om mange gonger etter at kjølen vart strekt i 1912. Men skroget er mykje godt i si opphavlege form, sjølv om baugen er noko meir utlagd enn den var før.

«Hau-Johan».

72 år gamle Anton Pilskog er den eldste av Aarvak-spipperane som lever att. Mest kjend er nok Johan S. Brandal, eller «Hau-Johan», som døydde for nokre år sidan. Pilskog tok so å seie over etter «Hau-Johan» og førde skuta til ishavet og Stredet kvart år frå 1952 til 1958. Han seier også at det har vorte gjort mange endringar på Aarvak gjennom åra, berre dei åra han var skipper om bord vart det bygd ny baug og heile skuta vart lengd med fire meter.

Ishavsmuseet Aarvak.

Når no skuta er kome attende til Hareid, den kommunen ho hørde heime i frå 1915 til 1968, er det meininga å halde ho i stand og innreie lasteromet til ishavsmuseum. Ei stifting men namnet Ishavsmuseet Aarvak skal vere ansvarleg for bevaring og drift. Nemnda som har arbeidd med dette prosjektet reknar med å selje 1000 andelar à 100 kroner til stiftinga.



Plukkfangst:

Sist haust sette ei isbjørnbinne ein trist rekord ved å symje 70 mil over ope hav i Beaufortstretet. Bjørnen, som var GPS-merka, brukte 9 dagar på turen og mista 22 prosent av vekta under symjeturen. Ungen, som la ut på turen saman med mora, drukna undervegs. Forskarar ved universitetet i Wyoming og US Geological Survey, som fylgte med på symjeturen via GPS/satellitt, er redd at issmeltinga i nord vil tvinge stadig fleire isbjørnar til å legg ut på stadig lengre symjeturar.

(HH – A-magasinet 18.11.11)

JT MEKANISKE AS

Leverandør av maskiner og utstyr for

næringsmiddelindustrien

Tlf. 70273660 / 97537300

Fra selfangst til seismikk

Av Arnfinn Ingjerd

Uten kompetanse, utstyr og fartøy fra fiske og selfangst, ville det norske oljeeventyret blitt helt annerledes.

- Jo, vi var nok med på begynnelsen av oljeeventyret.

Ottar M. Brandal (84) fra Hareid var skipper på "Polarhav", den første selfangstskuta som i 1970 gjorde seismiske undersøkelser langs Norskekysten.



Ottar M. Brandal om bord i Polarhav.

I historien om det norske oljeeventyret, er det mange historier som ennå ikke er fortalt i sin fulle bredde. En av dem er historien om selfangstskuta "Polarhav" som var med på seismiske undersøkelser av havbunnen i Nordsjøen for over 40 år siden.

- Alt var annerledes den gang, sammenlignet med dagens gigantiske fartøy og avanserte teknologi, forteller Brandal.

"Polarhav" var bygd for fiske og selfangst ved Stord Verft i 1957 for Peter S. Brandal & Co i Brandal. Den drev fiske og fangst stort sett i arktiske strøk, men var også i Antarktisk. Høsten 1970 ville Western Geophysical Company, gjennom meglerfirmaet Grieg i Bergen, ha med "Polarhav" på seismiske undersøkelser.

"Polarhav" som nå var eid av Martin Karlsens rederi, dro til Rotterdam for ombygging. Lasterrommet ble instrumentrom, kabelhus måtte bygges og akterenden måtte tilpasses for å legge ut kabler. Dette var begynnelsen på et syv år langt oppdrag.

Ingen skiftordninger

Det var stort sett 33 mann om bord. 25 kom fra Western Geophysical. I tillegg var det åtte sjømenn, de fleste fra Hareid og Ulsteinvik.

- Vi hadde ingen skiftordning den gang. Vi kunne enkelte ganger spørre om fri, og da ordnet rederiet stedfortreder, men det skjedde ikke så ofte. En gang var jeg ett år sammenhengende om bord, men jeg var heldigere enn mannskapet. Som skipper fikk jeg i blant lov til å ha kona mi Aslaug (Lillemor) på besøk. Det var tungt å være mye borte fra barn og familie, men det var slik det skulle være. Vi hadde en trygg jobb, tjente penger og gjorde vår plikt, forteller Brandal.

I 1976 fikk offiserene, dog ikke mannskapet, en avtale om å jobbe i to måneder og ta en måned fri. I dag er det som kjent to eller fire uker på jobb og deretter en måned fri.



Polarhav her på selfangst ved Newfoundland.

Dynamitt

Fram til slutten av 1970-åra brukte man dynamitt i letingen etter olje. På det meste kunne "Polarhav" ha 40 tonn dynamitt om bord.

"Polarhav" la ut to kabler over hekken. Ett vannrør hvor dynamitten gikk ut og en tre kilometer lang kabel for å registrere hvordan lydbølgene fra dynamitten forplantet seg nedover i jordskorpa, nærmest som et ekkolodd.

En person hadde ansvaret for å slippe ut dynamittbokser på størrelse med en ølboks hvert 30 sekund. Dynamitten eksploderte 30-40 meter bak båten.

- Eksplosjonen merket vi godt i båten. Det ristet hvert halve minutt døgnet rundt. Det ble litt spesielt når vi skulle spise eller sove. Men vi vente oss til det også.

Også på Haltenbanken

"Polarhav" gikk i sakte fart, 4 knop, og skjøt seismikk fra Troms i Nord og nedover langs hele Norskekysten. Den var også mye rundt England og Irland, samt innom både Østersjøen, Portugal og Middelhavet. Fartøyet fungerte godt og de var aldri utsatt for uhell som fartøy. Problemene oppstod når andre fartøy krysset bak og over kablene.

- Vi fikk aldri vite noe om resultatene av de seismiske undersøkelsene våre, men vi skjønte når det var noe interessant under havbunnen. Da måtte vi gå over det samme feltet flere ganger med tettere og tettere "skudd". Vi gikk mye på Haltenbanken og vi hadde en anelse om det kunne være noe olje også rett utenfor Møre.

I 1977 kom det større og mer avanserte seismikkfartøy i Nordsjøen og "Polarhav" ble utkonkurrert. I 1978 dro fartøyet igjen på selfangst før den året etter ble solgt til Karlsen Shipping i Canada. I 1994 ble båten yacht i Texas, USA. "Polarhav" ble bygd som for fiske og fangst, men taklet også både seismikk og luksus.

Skipper Ottar M. Brandal fortsatte sin maritime karriere om bord på "Polarqueen". Han pensjonerte seg i 1991 og er i dag guide på Ishavsmuseet i Brandal.

Kilder: Intervju Ottar M. Brandal, "Skuter på selfangst", Johan Ottesen (Fotoarkivet, 2007)

Før du reiser til Svalbard

Av Hallvard Holm

For den som vil vere litt meir enn «ein vanleg turist» er der to handbøker som det kan vere nyttig å skaffe seg og to romanar som ein bør lese for å få ei innføring og ei innleining i desse nordlege eventyrøyane.

Bortsett frå å studere kartet, slik at eg veit kvar eg til ei kvar tid er, førebur eg meg aldri noko særleg før eg reiser til eit ukjent land eller ein ukjend stad. Litt på grunn av latskap, men mest for å ha alle sansane opne og frie til på eiga hand å møte det ukjende, utan å vere bunden av andre sine opplevingar. (Derimot les eg om reisemålet etterpå, etter at eg er komen heim att. Og tregar på alt eg gjekk glipp av.)

Men litt bør ein no likevel vite før ein dreg av stad. Det ville til dømes vere ille å kome heim frå Istanbul og oppdage at ein gjekk glipp av det digre vassbassenget, nokre trapper under gata i gamlebyen, fordi ein ikkje visste om denne fantastiske brønnen, som det ikkje er så heilt enkelt å finne inngangen til når ein ruslar rundt på eiga hand.

Slik også om ein reiser til Svalbard første gongen, om ein no reiser dit for å få litt meir ut av turen enn berre å sjå isbjørn og kvalross. Om ein vil lære eit kvart om denne øygruppa. I så fall kan det vere nyttig å førebu seg litt.



Kvalross ved Svalbard. Foto: Henrik Landmark

No finst det hundrevis av svalbardbøker som det kan vere vel verdt å lese før ein pakkar

sekken og dreg nordover, og i dette mangfaldet kan det vere vanskeleg å velje. Eit par bøker peikar seg likevel ut framfor andre:

Ei av desse er «**The place-names of Svalbard**» (Norsk Polarinstitutts rapportserie nr. 122 utgitt i 2003, siste utgåva). Dette er slett ikkje ei bok ein les frå perm til perm, men ei oppslagsbok der ein får vite kven som først brukte det aktuelle namnet og gjerne også den historiske bakgrunnen for det. Her ligg det mykje lett tilgjengeleg kunnskap. Boka er ganske tung, meir enn 1,6 kg, men dersom du skal reise rundt på Svalbard, og særleg dersom du er i båt, så ville eg heller ha lagt att eit kvart anna og så teke «Place-names» med meg i handbagasjen. For her finn du forklaring på namna på alle stadene du fer fram om på reisa.

Om Brandalspynten står der t.d. mellom anna dette: Etter Peter Andreas Severinsen Brandal, 1870 – 1933, eigar av og skipper på selskuter, gründer, direktør og ein av dei største aksjeeigarane i Kings Bay Kul Comp A/S.



Polarstar i isen rundt Svalbard

Og kvifor har vi namn som Gravneset, Likholmen, Daudmannsøyra og Brennevinsfjorden? Både det og mykje meir får du svar på i «Place names». Dessutan er der ein 12 sider lang og verdifull introduksjon. Rett nok er boka skriven på engelsk, men alle namna på Svalbard er der imot på nynorsk. Det vart bestemt av namnekomiteen som la fram arbeidet sitt i juni 1925. Difor heiter det både Hjorthamn, Olbogtjørna og Revneset, og ikkje Hjorthavn, Albuetjernet og Revnesset. Dei nynorske namna skulle rime med det norrøne

«Svalbard» og dokumentere den nasjonale tilknytinga til resten av det unge kongeriket Norge.

«Place-names» er med andre ord ei nyttig bok for alle som bryr seg om namn og opphavet til namn på Svalbard og kva som ligg attom dei.

(Og då treng du absolutt ikkje kjøpe boka «Stedsnavn på Svalbard» av Eli Johanne Ellingsve. Denne boka, som kom ut i 2005, er etter mi mening heilt unødvendig og unyttig.)

I dag er det namnekomiteen i Norsk Polarinstitutt som vedtek nye namn i dei norske polarområda, som omfattar Svalbard (som også inkluderer Bjørnøya), Jan Mayen, Dronning Maud Land, Bouvetøya og Peter I Øy, og dei nærmeste havområda rundt desse. Polarinstituttet sin namndatabase kan du finne på <http://stadnamn.npolar.no/stadnamn>.

Den andre boka eg vil rá til at du skaffar deg, og mest gjeld det for alle som «berre» har tenkt seg til Longyearbyen, er «**Longyearbyen – Svalbard/Historisk veiviser**». Det kjennest litt rart for meg å anbefale denne boka sidan ho er skriven av Kari Holm, og sidan den tynne, hefta førsteutgåva som kom i 1990 for ein stor del baserte seg på mine notatar (utan at det er nemnt mellom kjeldene). Den siste utgåva er mykje utvida og her finn du det meste av det du treng å vite om plassar, bygningar, institusjonar og tilhøve elles i Longyeardalen, og også lengre ut, alt sett opp alfabetisk.

I denne «historiske veiviseren» finn du t.d. bakgrunnen for namnet «Ahlmannkåken», du får vite det meste om «Huset» og om Rusanovodden, og du får i tillegg kortfatta informasjon om Kongehuset sine besøk på Svalbard, om dei russiske gruvene, om Hilmar Nøis og om Svalbardtraktaten, og om mykje meir. – Ei nyttig handbok, med andre ord, som altså også strekkjer seg utanfor «hovudstaden» Longyearbyen. Grei informasjon og godt lesestoff om kvelden på hotellet, for å førebu seg til neste dag i ein uvanleg og spennende, liten by.

Begge desse bøkene er handbøker eller oppslagsbøker som gir deg faktainformasjon om stader og hendingar og institusjonar på Svalbard. Interessant nyttestoff. Men kva så med bøker som er til å lese frå perm til perm for å få kunnskap om liv og livstilhøve på øyane, om tider som var og er, bøker som kan gje deg ein glimt av den berømte og smittsame Svalbardbasillen? – Der er så mange, hundrevis, historiske forteljingar, reiseskildringar, tragiske og dramatiske fangstmannssoger, vitskaplege bøker og så mange, mange fleire.

Eg skal her nøye meg med å velje ut to frå alle bokhylletrane, to bøker som er eit såkalla «must» for alle som vil få litt av Svalbard under huda før dei legg turen dit, to klassikarar: «**Landet med de kalde kyster**» og «**Nord for det øde hav**».

Dei fleste kjenner til Helge Ingstad: Pelsjegeren, Eirik Raudes Land og sysselmann der 1931 – 1933, konstituert sysselmann på Svalbard 1933 – 1935, vikingfunn på New Foundland, eventyrar og forfattar og mykjer meir. I 1948 ga Gyldendal ut boka hans om Svalbard, «**Landet med de kalde kyster**». Ein murstein å sjå til, men der er ikkje meir enn 481 littleste sider på relativt tjukt papir med ikkje alt for mykje tekst på kvar side. Boka er trykt i fleire utgåver, den siste (så vidt eg kan sjå) i 2001, og om du ikkje skulle finne den i ein bokhandel, så dukkar boka opp i ymse antikvariat no og då, og ho er sikkert å finne i biblioteket.

Godt og vel halvdelen av «**Landet med de kalde kyster**» gir oss ei grei og lett tilgjengeleg oversikt over Svalbards historie, natur og dyreliv så langt som dette var kjent fram til då boka kom ut første gongen. Resten er i hovudsak forteljingar og eigne opplevingar frå Ingstad sine år på Svalbard. Enkelt og rett fram fortalt i spennende og dramatisk Ingstad-stil slik vi kjenner det frå dei andre bøkene og frå novellene hans.

Dette er ei lesbar bok som gir ei nyttig innføring om Svalbard, ei innføring som ein

elles må leite etter i fleire bøker for å kunne sitje att med like mykje kunnskap. Ein av grunnsteinane i eit kvart svalbardbibliotek.

Eg har berre ein ting å utsette på «**Landet med de kalde kyster**», og det er namnet på boka. Eg skulle gjerne hatt høve til å gå i rette med Ingstad om det. Han kallar boka «**Landet med de kalde kyster**» og meiner dette er ei rett omsetting av det islandske namnet «**Svalbard**». Men det er det ikkje. «**Bard**» er det same ordet som vi framleis har i ein barde (stum d), ein «**elvabare**» til dømes, ein kant, ein brink eller ei rand, kanskje ei kyststripe. Så det er rett nok. Men «**sval**» er ikkje det same som kaldt. «**Sval**» er varmare enn kaldt. Svalt er det i til dømes ei kjellarstove der temperaturen er berre 22 grader medan det er 32 brennheite ute i hagen. -- I fylgle Ivar Aasen er svalt «**behagelig kjølig**». -- Det rette namnet på boka burde difor ha vore «**Landet med de milde kyster**». (Kan hende skulle eg ha skrive den boka, ein gong!)



Frå Svalbard. Foto: Henrik Landmark

Den andre boka som alle som vil få «ei kjensle av Svalbard» bør lese, er Liv Balstad si bok «**Nord for det øde hav**». Ei bok som vart omsett til fleire språk og trykt opp i mange opplag og mange utgåver, ei bok som vart svært populær i fastlands-Norge, men lite populær i si samtid i Longyearbyen.

Mannen til Liv Balstad, Håkon Balstad, var sysselmann på Svalbard frå 1945 til 1956 og han vart etter kvart eit problem både for seg sjølv og for andre. Det er velkjent at han lenge hadde eit alkoholproblem, og det var nok det som var årsaka til at det vart innført åremål for Statens tenestemenn på Svalbard etter at han

slutta som sysselmann. (Seinare er åremålet oppheva for dei fleste.) Eg kunne ha fortalt mange historier om korleis han oppførte seg i fylla, på julefesten i Nysalen til dømes eller med våpen heime i Sysselmannsgarden. Men det er kan hende best å late det vere.

Liv var derimot svært populær og godt likt av alle på Svalbard. Ho var folkeleg og blid og omgjengeleg, og i einsemda i mørketida sette gruvbusen stor pris på å høyre Liv si vakre røyst og å få ei musikkhelsing frå henne over lokalradioen når dei hadde bursdag.

Men ho skreiv underleg nok berre denne eine boka, som heilt til no eigentleg er den einast romanen om livet i Longyearbyen og om folks liv på Svalbard. (Med delvis unnatak av Bolette Petri-Sutermeister si bok «Isrosen», som kom på norsk i 1999.) Ei innhaldsrik og sjarmerande bok på meir enn 400 sider, lettlest og ei sikker kjelde til å bli smitta av Svalbardbasillen, ein basill som det ikkje finst kjent medisin mot.

Men når ein forfattar skriv så levande og så godt, kvifor skreiv ho då aldri meir? Berre denne eine boka? Trygve Gulbrandsen skreiv i alle fall tre bøker før han ga seg. Visstnok ei gåte det óg, at han ikkje skreiv meir. Men Liv Balstad skreiv berre denne eine. Om det då verkeleg var ho som skreiv «Nord for det øde hav». Det har i alle år vore spekulert på om ho hadde ein så kalla «ghost writer», ein som skreiv for seg, i hennar namn. Folk i leiande stillingar i Longyearbyen på den tida då boka kom ut første gongen, hevda bestemt å vite at ho hadde ein slik «skugge forfattar», ein som førde boka i pennen etter det ho fortalte. Eg vart til og med fortalt kven dette var, utan at eg torer nemne det offentleg. – Men sikkert er dette ikkje. Korkje forfattar eller forlag har nokon gong bekrefta desse rykta. Så forfattargåta er uløyst ennå og vi kan ikkje anna enn å godta at «Nord for det øde hav» er Liv Balstad sitt verk.

Og kvifor vart denne populære boka, ei bok som er trykt i store opplag både i inn- og utland, kvifor vart denne boka, til tross for ei svært populær forfattarinne, så därleg motteken av «sine eigne» i Longyearbyen? -- Fordi folk

der ikkje opplevde boka som «sann». Mangt av det som er omtala i boka hende ikkje slik det er fortalt, vart det sagt, og heller ikkje der eller då eller med dei personane som hendinga er knytt opp mot. Her har forfattaren truleg «klift og limt» litt fritt på ein måte som mange av dei som budde i Longyearbyen den gongen opplevde som uærleg og til dels «usant». (I våre dagar er visst nok dette ein heilt vanleg og fullt ut akseptert måte å skrive romanar på; låne litt her og der, klippe og lime litt, og «stele litt frå Shakespeare».)

Dessutan vart boka oppfatta som eit sterkt og til dels einsidig forsvarsskriv for ektemannen, sysselmann Håkon Balstad, som i boka vert framstilt på ein ufortent heltemodig og edrueleg måte, meinte mange. – Berre fem år etter at boka kom ut første gongen, snakka eg med fleire i Longyearbyen som hevda dette og som, til tross for at dei var fulle av lovord om personen Liv Balstad, på grunn av det som er nemnt ovanfor mislikte boka ho hadde laga.

Men for oss som ikkje kjenner til dette direkte, som ikkje var der i bakgrunnen då boka vart til, står «Nord for det øde hav» fram som ein glimrende Svalbard-roman, ei lettlest og opplysande bok om livstilhøve nord for det aude havet like etter krigen. Ein leseverdig og lettlest og innlevande roman.

Og som på same måte som «Landet med de kalde kyster» er «Nord for det øde hav» ei av dei viktige bøkene på norsk i ei samling av polarlitteratur.

Men skaff deg bøkene, kjøp dei eller lån dei, og les sjølv. Og god reise til Landet med dei milde kystane Nord for det aude havet.



Sagbruket i Hjorthamn.

Av Per Johnson



Den siste sesong det ble drevet regulær fangst på Svalbard, var vinteren 1969/70. Året etter ble det tildelt kvoter. Innektene stod da ikke lenger i forhold til prisen

på utrustning og transport. Det var klart for meg at jeg måtte finne på noe nytt. Etter det frie fangstlivet fristet verken oljeboring eller kullgruvene, og et liv nede i Norge så jeg som uaktuelt. Jeg hadde fått et nært forhold til landet der nord.

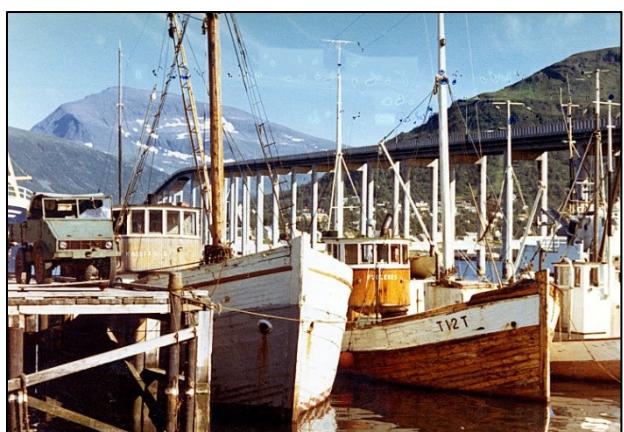
Det ligger enorme mengder drivtømmer langs Svalbards kyster. Det er ikke slik at det ligger en stokk her og en der. Nei, i enkelte fjorder finnes tømmeret i tjukke lag. Flotte sagstokker, kappet i riktige lengder og klar for saga. Det er tømmer som har unnsluppet fra russiske sagbruk. Stokkene har så drevet ned til ishavskysten på en av de nordgående elvene: Mezen, Lena, Ob og Jenisje.

Den videre transporten er så besørget av den nordvestgående polarstrømmen, den som i sin tid bragte Fram fra de nysibiriske øyer til Svalbard. Det er stort sett sibirisk lerk, men også furu. Dette måtte være noe å prøve seg på! Det var som vanlig ikke langt fra at tanken streifet til handling. Søknad om konsesjon ble sendt Industridepartementet. Så snart det positive svar forelå, lånte jeg en bil og dro oppover Østerdalen på leiting etter et passende sagbruk.

På Evenstad skogskole skulle de skifte ut gammelsaga. Det var en flott, robust konstruksjon av kanalstål med stålroller. Jeg betalte 3000 kr for det hele. Ved hjelp av skolens traktor med frontlaster, demonterte jeg utstyret, og fikk fraktet det til Tromsø med lastebil, tog og godsbåt.

Nå var tiden inne for å skaffe en egen fraktbåt. Både for å få sagbruket over til Svalbard og for å seile rundt i Svalbards fjorder

og sanke drivtømmer. Min gode venn og svoger Karstein Lied, var nå blitt med på prosjektet. Da vi ikke hadde så mye å rutte med, falt valget på en gammel jakt som lå oppankret borte i Tromsdalen. Skuta het Kassianne og var utrustet med en ensylindret 60 hk Wichmann. Et vanvittig beist av en motor som i tillegg var utslikt. En venn med ishavsskute hjalp til med å heve opp de to stokkankrene og få Kassianne over til byen. Vi fikk kaiplass ved sildoljefabrikken Nordolje som lå nord i Tromsø. Her lå jeg hele vinteren 1972 og reparerte båt. Motoren ble delevis demontert og fraktet til Tromsø maskinistskole for overhaling. Hydraulisk vinsj ble montert og masser av trearbeid utført i bysse, messe, skrog og dekk.



«Kassianne» 49 brt nærmest kaia. Tromsø 1972. Unlmogen klar til å løftes om bord.

Da våren kom og skuta var klar, ble sagbruk, aggregat og traktor lastet om bord. Vi forlot ishavbyen og satte kurs nordover. Nå var vi seks mann om bord. Jeg hadde fått med meg to drevne sagbruksarbeidere fra Namdalen Hans Oddvik og Kåre Guntvedt. De kunne alt som var verdt å vite om sagbruksmontasje, tømmer og stell av sagblad. I Tromsø var jeg blitt kjent med Jan Erik Lagesen, en utrolig dyktig og praktisk skipselektriker og deksreparatør. Han ble også med. Så var det Karstein Lied, hans bror Erik Lied og meg sjøl.

Det gikk godt til vi begynte å nærme oss Bjørnøya. Da gikk fremre rammelager varmt. Vi satte kjettingtalja rundt svinghjulet og avlastet underlageret. Det kunne da trekkes ut. Da vi fikk det svære underlageret på dekk, var det bare å sette i gang med å skrape bort

overflødig lagermetall. Etter åtte timer hadde vi motoren klar igjen. Men da kom vinden og havet begynte å grave seg opp. Det varte ikke lenge før skuta begynte å ta inn vann. Svinghjulet gikk i bunnvannet. Sjødrefset stod over hele maskinrommet. Dette kunne ikke gå. Vi fikk kontakt med kystvaktskipet Nornen. De tilbød seg å slepe oss tilbake til kysten av Troms. De skjøt om bord en line. Trossa vi halte over, ble godt belagt på den nye vinsja. Så satte de full fart sørover. Det var noe for sørklekke, råtnede, gamle Kassianne. Litt av en retur.



Erik Lied og Per Johnson (nærmest) om bord i Kassianne i Tromsø våren 1972. Den gamle Scania lastebilmotoren på dekk.

Kystvaktskipet Nornen slapp oss utenfor Vannøya. Vi harket oss for egen maskin inn til Burøysund hvor vi ankret i en god havn. Mine kamerater ble om bord for å holde skuta lens, mens jeg dro inn til Tromsø med lokalbåten for å finne en løsning på våre problemer. Etter et mer eller mindre desperat møte med sjefen for Tromsø forretningsbank, fikk jeg utbetalt 10

000 kr fra min overtrukne konto. For dette beløpet fikk jeg skipper Hokstad på gamle Selis til å tromme sammen mannskap og ta en sommertur til Svalbard. Vi gikk opp til Burøysund, lastet utstyret over fra Kassianne og la i vei nordover.

Denne gang gikk overseilingen godt. Vi ankret rett utenfor det nedlagte gruveanlegget Hjorthamn. Det ligger i Adventfjorden, rett overfor Longyearbyen. Så snart Selis var utsøsset, dro de opp på nordsiden for å jakte på storkobben. De hadde også med seg seigarna hjemmefra. Det var

kjent som godt utstyr for fangst av polarrøye. Bebyggelsen i Hjorthamn besto av en rekke store, mørkebrune trebygninger. Det ble rundt forrige århundreskifte oppdaget store kullforekomster høyt oppe i fjellet. Selskapet A/S De norske kulfelter Spitzbergen bygde ut anlegget her i årene 1916-21.

Noen av bygningene var fortsatt i brukbar stand, så vi flyttet straks inn i den gamle messa. Svære kullfyrt komfyrer med doble steikeovner. Jo, her kunne vi leve godt mens vi bygde sagbruket. Generatoren vi hadde

med fra Norge, monterte vi i det gamle materiallageret. Strømmen fikk vi ledet ned til fjæra ved hjelp av en 400 m lang trefaset kabel som lå igjen fra krigens tid. I det gamle lageret stod kasse på kasse med muttere, skruer, firkantskiver og lange oppgjengete bolter i alle dimensjoner. Det kunne komme godt med under montering av saga.



Unlmogen i Hjorthamn 1972

Sagbruket bestemte vi oss for å montere på et svært betongfundament nær stranden. Gruveselskapet hadde her planlagt en svær lastekran, men var altså bare kommet til fundamentet. Vi kom raskt i gang. Hver morgen etter at frokosten var unnagjort, startet vi generatoren og ruslet ned til anleggsplassen. Vi boret ned bolter i det gamle betongfundamentet og boltet fast svære bjelker som vi hadde med fra Norge. Våre to sagbruksfolk visste nøyaktig hvordan de ville ha det.



Montering av sagbenken. Den gamle bebyggelsen i Hjorthamna i bakgrunnen. Fr.v. Jan Erik Lagesen, Kåre Guntvedt og Per.

Det var så nærdjupt at en kunne sette baugen rett i fjæra når tømmer skulle losses. Herfra bygde vi en tømmerrenne opp til saga. Ved øvre ende av renna, stod en kraftig vinsj med dieselmotor. Etter en måneds tid var det store øyeblikket inne. En diger sibirerk skulle gå som første stokk gjennom fabrikken. Jeg hadde for anledningen tatt en tur over til Longyearbyen og skaffet en flaske til feiring av begivenheten.

Først gikk stokken opp tømmerrennen etter vinsjevaieren. Derfra ble den rullet over på sagbenken. Benken ble så av sagføreren kjørt mot storbladet. Det hadde en diameter på 1200 mm. En flisvifte sugde vakk sagflisen under bladet. Den ferdige materialen ble lagt på traller som gikk på skinner og trillet ut til stableplassen. Det var stor stemning. Anlegget fungerte godt.



Sagbruket under montering Hjorthamn sommaren 1972.

Mens de siste arbeidene ble gjort og den nye saghusbrakka ble bygd av egen material, begynte vi med markedsføring. Vi skrev brev til alle næringsdrivende på Svalbard om prosjektet: Kullkompaniet, franske og norske oljeselskap, byggmestere med oppdrag på Svalbard og private som planla hyttebygging. Vi sendte med fotografier og tegninger og så i fantasien millionene rulle inn. Ja, de kalkylene vi satte opp!

I farten hadde vi dessverre glemt å tenke på hvor vanvittig tung vindt det hele var selv om saga nå stod der ferdig til bruk. Først måtte vi ut med en skute og hente tømmer. Da måtte vi ha med traktor for effektivt å kunne samle tømmer på en nærdjup plass i fjæra. For å få en traktor i land og om bord, måtte vi ha

med en lekter. Når vi omsider kom til Hjorthamn, måtte vi selvfølgelig losse. Så var det saging og stabling av materialer. Da var endelig tiden inne for å å lempe trelasta om bord og dra avgårde dit en kjøper fantes. Først etter lossing fikk vi forhåpentligvis penger. Vi snakket mye om at vi burde skaffet en gammel bilferge. Saga montert om bord, kjørelem for å få traktor rett opp i fjæra der tømmer fantes. Generator og boligkvarter om bord. Stable material på båtdekket.

Etter hvert flyttet vi inn i den nye sagbruksbrakka. Vi jobbet hele sommer og høst med å få alt klappet og klart. Midt i november syntes vi alt fungerte så godt at vi kunne slutte av. Jeg dro over til Norge med en reketråler. Planen var nå å få tak i en skikkelig fraktbåt. Men så var det disse pengene igjen. Fortjenesten fra siste fangstvinter var for lengst brukt opp. Jeg dro innom en skipsmegler i Bergen og fortalte om det gullkantete prosjektet i Hjorthamn med alle mine talegaver. Jeg spurte om han kunne låne oss 50000 kr til det absolutt nødvendige båtkjøp. Han gikk bort til bokhylla hvor det sto et tibinds konversasjonsleksikon. Han bladde litt fram og tilbake, så sa han: - Unge mann, her står det at Svalbards største tre er ti cm høyt. Si meg, kan du ikke prøve å få penger et annet sted?

Våren 1973 var Hjorthamn sagbruk eier av en flott skute som lastet 140 tonn: M/S Ove Jan. Stort lasterom, hydraulisk bomsvinger og bomløft. Den gjorde 11 knop med en 240 hk Wichman tresylindret dieselmotor. Vi stimet kysten opp til Tromsø Ny radar og moderne radiostasjon. Etter å ha vist fram båten til våre venner og gode hjelgere i Tromsø, la vi til havs nordover til Svalbard. Det gikk som en lek. Spent var vi da ankeret falt utenfor sagbruket. Alt var som da vi forlot stedet høsten før. Snart hadde vi fyrt opp i sagbruksbrakka og startet sagmotoren, generator, vinsj og traktor. Alt fungerte. Ute på hamna lå nybåten med flagget i fortopen. Folk valfartet over fra Longyearbyen for å se hva vi nå hadde funnet på.

Vi tok et par frakteturter etter tømmer, men så måtte vi ha penger til diesel og proviant.

På den tiden var det bare ett fartøy fast stasjonert på Svalbard sommerstid. Det var

sysselmannens Nordsyssel. Den kunne ta enkelte oppdrag, men egnet seg ikke for tyngre hiv og større volumer. Dessuten var jo båten bundet av sysselmannens faste rutiner. Hvis Kullkompaniet eller oljeselskapene trengte båt, måtte de leie inn fartøy fra Norge. Dette kostet penger. Nå var det at vi med Ove Jan dukket opp på arenaen. Det ble plutselig stor etterspørsel etter våre tjenester. Det var som ild i tørt gras. Snart ble hele sommeren bortbestilt med oppdrag. Ny Ålesund, Svea, østkysten, det gikk i ett. Mellom turene var vi bortom sagbruket, startet motorer, kjørte gjennom en stokk eller to. Fyrte i sagbruksbrakka og snakket om framtiden.

En kveld satt vi på forsamlingshuset i Longyearbyen og tok en øl med mannskapet på en reketråler fra Troms. Samtalen gikk om rekeflåtens praktiske problemer. På den tiden var det ingen av båtene som hadde fryseri om bord. For å slippe de lange turene til Norge når fangst skulle leveres, gikk fiskerne sammen om å leie inn føringssbåter. En gang i uka kom en føringssbåt opp, lastet med kunstfrosset is fra Tromsø. De leverte isen til trålerne og tok den ferske fangsten med sørover.

Det ble sagt at det å frakte dårlig kunstfrossen is fra Norge til Svalbard omtrent var som å frakte sild til Ålesund. En kar nevnte en gammel isknusemaskin ute på Ringvassøy. Så foreslår en i forsamlingen for oss: - Dere som har båt, stikk over til Tromsø og monter denne isknusemaskinen om bord. Så komme dere opp hit og leverer is for god pris til oss! Igjen fulgte vi leveregelen om hurtig veksling fra tanke til handling.

Samme kveld var vi for full fart på vei til Norge. Humøret om bord var på topp, og vi så framtiden lyst i møte.

(Fortsettelse i neste nummer.)

Oppvurdering av Roald Amundsen

Wisting, Alexander

Roald Amundsen: Det største eventyret: En biografi. 564 sider, illustrert, Kagge forlag. 2011.



I fjor var det mykje omtalte - også i Isflaket - Nansen-Amundsenåret. Norske styresmakter gjorde ikkje nok for å markere dobbelt-jubileet. Men andre greip dagen og timen, mellom anna forlaga. Det kom bøker, mange bøker. Til dels svært gode bøker. Ei av dei beste skal omtalaast her.

Det er eit vidt lerret Wisting spenner opp for bildet av Roald Amundsen. Om barndommen, ekspedisjonen med Belgica, ekspedisjonen gjennom Nordvestpassasjen, kappløpet med briten Robert F. Scott til Sørpolen. Strevet for å nå Nordpolen. Den siste turen med flyet Latham. Roald Amundsen var ein dyktig ekspedisjonsleiar, så dyktig at han knapt har hatt sin likemann. Han gjorde heimeleksa på førehand. Han studerte polarlittaraturen, han erfarte, noterte og lærte på alle ekspedisjonane sine. Han drog slutningar om leiarskap, klede, mat og utrustning. Han lærte mykje av inuitane han kom i nærbane med på ekspedisjonen gjennom Nordvestpassasjen.

Dette var bakgrunnen for at han i langt større grad enn nokon annan lykkast på sine ekspedisjonar. Han slo briten Scott i kappløpet mot Sørpolen. Scott og nokre av hans menn nådde polpunktet, men ingen av dei kom levande tilbake. Amundsen tok seg sjølv og mennene heilskinna frå Sørpolen tilbake til Framheim, ein skitur på 3000 km i ukjent terrenget, under ekstreme forhold i høgder på 3000 meter. Dei hadde gått opp i vekt då dei kom inn døra på Framheim, dei hadde nokre frostsår, men knapt nok eit gnagsår.

Når vi tenkjer på dette, er det rart at ettertida - særleg etterkrigstida - har vore så nadelauks mot Amundsen sine eigenskapar som leiar og menneske. Konflikten med Hjalmar Johansen

har vorte dramatisert utanfor alle proporsjonar. Kritikken av hemmeleghaldet av planane om å fare til Sørpolen har vore hard. Svartmalinga av Amundsen har si rot i det britiske polarmiljøet. Der gløymer dei aldri at ein mann frå vesle Noreg utfordra utsendingen frå Det britiske imperiet. Og attpå til viste därleg sportsånd. Men også norske forfattarar har bore ved til bålet: Kåre Holt, Ragnar Kvam jr. og til dels Tor Bomann-Larsen.

Dette skeive og urette bildet har vore mogeleg å få gjennomslag for mellom anna fordi dei fullstendige, usensurerte dagbøkene frå Amundsen og Scott sine ekspedisjonar ikkje har vore tilgjengelege for allmenta.

Som det står annan stad i dette nummeret av Isflaket, har Frammuseet no gjort noko med dette og publisert - uavkorta - alle dagbøkene som Amundsen og mennene hans skreiv på ekspedisjonen til Sørpolen. Dette materialet har Alexander Wisting hatt tilgang til når han skreiv boka. I dagbøkene er det ingen som tek parti for Johansen. Ingen fortel om slagsmål og krangsel mellom Amundsen og Johansen på returnen til Framheim etter den for tidlege starten mot sør i 1911. For no berre drage fram eit par ting.

Wisting står på fjellfast grunn når han med sikker hand gir Amundsen den plass han fortener. Men han driv ikkje heltedyrking. Amundsen sine mørke sider er ikkje lagt skjul på: egoisme, arroganse, økonomisk rot, personlege konflikter, den famøse memoarboka, Mitt liv som polfarer. Det er eit balansert bilde av polarhelten forfattaren rissar opp.

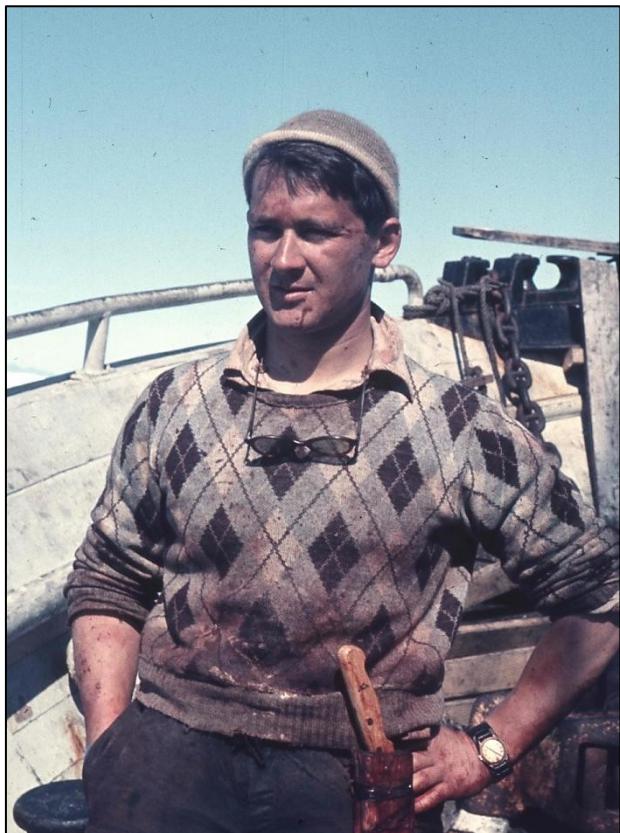
Boka er bygd opp på ein slik måte at ho er svært spennande å lese. Det er inga oppramsing om nokon skulle kome på den tanken. Eg må legge til at ho er heilt uvanleg godt gjennomarbeidd, også reint språkleg.

Om du ikkje allereie har lese Aleksander Wisting si bok, kan du kjøpe den i polarbokhandelen til Ishavsmuseet, eller låne henne på biblioteket.

Observasjoner over fugl i drivisen

Av Professor Bjørn Berland

I årene 1956 til 1960 har jeg deltatt på i alt 8 tokt med kommersielle norske fangstskuter som observatør for Fiskeridirektoratets Havforskningsinstitutt til fangstfeltene i drivisen utenfor Grønlands østkyst. Selfangsten i Vesterisen - området fra nord av Jan Mayen til ned mot Island - foregår fra slutten av mars til begynnelsen av mai. Sommerfangsten på klappmyss i Danmarkstredet - havområdet mellom Island og Grønland - foregår fra midten av juni til midten av juli. I 1959 og 1960 fikk jeg dessuten anledning å være med fangstskutene på etterfølgende håkjerring, fiske om sommeren.



Professor Berland.

På ishavsturene har jeg hatt anledning til å gjøre endel observasjoner over fugl som jeg tror det kan ha interesse å gi en liten oversikt over, foruten at jeg har fått endel opplysninger fra andre. Det skal tilføyes at skutenes gang er

avhengig av isforholdene, og når dertil kommer dårlig sikt og strøm, blir navigeringen nokså omtrentlig. Det er derfor ikke alltid mulig å angi posisjoner for observasjonene.

Det ser ikke ut til at fuglelivet i drivisområdene er særlig godt kjent, ihvertfall er det ikke skrevet meget om det. Quennerstedt (1868) som reiste på fangst til Vesterisen i 1864, nevner følgende arter: snøspurv, ismåse, borgermestermåse, krykkje, havhest, ærfugl, lomvi, alkekonge og lundefugl. De latinske navnene er for de fleste artene meget forandret siden, og er derfor ikke tatt med her.

Fridtjof Nansen reiste med en norsk fangstskute på selfangst ved Øst-Grønland i 1882. I sin bok «Blant sel og bjørn» (Nansen, 1924), delvis skrevet på grunnlag av dagboknotater, gir han spredte opplysninger om fugl han har observert i isen og på havet utenfor. Artene Nansen nevner, er: havhest, ismåse, krykkje, alker, alkekonge, teist, snøspurv, jaktfalk, dvergfalk, spove, sneppe, piplerke, grønlandsmåse (*Larus leucopterus*) og borgesmestermåse eller blåmåse (*L. glaucus*), foruten at illustrasjoner av ismåse, havhest, teist og spissnebbalke gis.

De store drivisområdene er ikke akkurat karakterisert ved et særlig overveldende fugleliv, muligens med unntagelse for isområdene nær land. Antallet arter er ikke stort, men likevel kan det forekomme ikke så helt lite fugl i drivisen, særlig like utenfor og ved selve iskanten, hvor matforholdene er best. Fugl kan også trekke langt innover i isødet, særlig dersom isen er slakk. Det sier seg selv at det er vesentlig sjøfugl som er å finne i drivisen, men en og annen mer «landlig» art lar seg også se, som det fremgår av Nansen's observasjoner. For ishavsfolk som befinner seg i drivisen er det en kjent sak at tilstedeværelse av mange fugl tyder på at iskanten ikke er så langt unna.

Den vanligste arten er uten sammenlikning havhesten (*Fulmarus glacialis*) eller tjalken som den kalles av mørkingene. Denne fuglen er fangstskutenes trofaste følgesvenn på den lange reisen over havet mellom Norge og isen, og den forekommer i store mengder i

drivisområdene, særlig nær iskanten, men dersom isen er slakk, er den å se langt innover i baksen, da den følger råker og åpent vann. Havhesten hører som kjent til stormfuglene. Den er ingen flink flyver, men som sine slektninger er den en mester i å utnytte vinden, og på stive vinger seiler den elegant i store svinger så lavt over havflaten at vingespissene nesten skjærer ned, løfter seg opp, ror noen tak med vingene og seiler inn i en ny sving.

I maksvær utnytter den vinden, og dersom selv svak vind er lagelig, pleier den ofte å seile fram langs skutesiden, gli fram i høyde med svineryggen og svinge tett foran baugen.

Det er alltid like morsomt å være tilskuer til havhestens flukt. I blikk stille vær og dis eller skodde kommer den seilende i elegante svinger tett forbi is-knultrer, legger ene vingespissen nesten nedpå sjøen i svingen, ror litt med vingene og er vekk i skodden. Den sees også ofte liggende rolig på sjøen i råker og klarer i isen, men da den trenger forholdsvis lang startbane når den skal lette, liker den ikke for tett is. Det er heller sjeldent å se den oppå små og lave isflak; den er som kjent noe ubehjelplig på det tørre.

På stille sommerdager hender det at man får se havhesten når den vasker og bader seg. Det foregår på den måten at vingene legges ut flatt på sjøen, hvorpå den dukker hodet, hals og vinger ned flere ganger etter hverandre, og for hver gang den spretter opp igjen, skyller vannet bakover kroppens og vingenes oversider. Dette gjentar seg flere ganger. Innimellom plasker den med nebbet så spruten står. Det foregår på den måten at nebbet stikkes halvt ned, og med raske dreininger av hodet i hurtig rekkefølge setter det opp en veritabel sjøsprut til begge sider. Nebbet blir så tilsynelatende tørket av på begge sider av brystet.

Det er heller ikke uvanlig å se havhesten ligge rolig på sjøen og sove, eller ihvertfall hvile. Den snur da hodet bakover, slik at nebbet ligger mellom de sammenfoldete vinger. Slik kan den bli liggende lange stunder.

På klare og kjølige netter på ettersommeren hender det at det tynne ferskvannslaget i overflaten mellom isflakene fryser til skjellis.

Når så havhesten skal starte fra eller lande på denne speilblanke, men akk så usynlige flaten, blir det gjerne knall og fall. Dens bevegelser er da meget komiske, til underholdning og fornøyelse for tilskuere ombord.

Under fangst og spekking av selskinn, samt under fiske, samler havhestene seg i store skarer rundt skutene i håp om å få spekkbiter og annet avfall som blir kastet på.



Spekking av skinn om bord i Brandal. Foto: Bjørn Berland.

Den er meget glad i fett og spekk, men er mindre interessert i kjøtt. Imidlertid får den neppe slike lekkerbiskener hver dag, og den må nok finne annen mat også. Sommeren 1960 undersøkte jeg mageinnholdet av 8 havhestar, og fant i magen på samtlige nebb av små blekksprut. Videre ble det funnet otolither av små fisk, rester av en liten fisk, en fiskekrok, små krepsdyr, samt sand og småstein i en mage. Dersom den ikke får blekksprutnebbene «second hand» fra fisk og fiskeavfall, kan det muligens tyde på at den tar små blekksprut i overflaten. Det viser seg ifølge litteratur at blekksprutnebb finnes i nesten alle havhestar, og for å forklare dette har det vært antydet at den kanskje fortærer fekalier av de mindre hvalarter som lever av blekksprut. I følge samme kilde (Salomonson og Gitz Johansen, 1950), er det i havhest funnet plankton som krepsdyr, vingesnegl, polychaeter, samt avfall.

Havhesten forekommer i to typer eller faser: den vanlige typen med hvit underside, bryst og hals, og en nordlig type som er helt askegrå-blå. Begge typene forekommer vanlig i Vesterisen om våren, dog dominerer den lyse typen. I Danmarkstedet om som-

meren er det nesten bare den lyse typen som forekommer, men det ser ut til at ut i august øker den mørke typen.

Quennerstedt (1868) påpeker det bemerkelsesverdige i at på den tid da havhesten hekker, altså om våren og sommeren, sees store mengder av den ved iskanten og på havet langt fra alt land.

For videre opplysninger om havhesten henvises til Fisher (1952).

Under selens ungekasting i mars vil det alltid forekomme endel dødfødte unger på isen, og blod og fosterkaker blir slengt utover kasteflakene. Dette er mat som er verdt å ta med for fuglene, og erfaringsmessig pleier det å trekke måser mot selkast, og de holder seg i nærheten av kasteplassen. Derfor har alltid ishavsskipperne et våkent øye for fugl når de er på leting etter kastelegrene.

Flere arter, måser forekommer i isen. Først og fremst er det de svære polarmåsene hvis vinger er helt lysegå på oversiden og uten sort i spissene. Det dreier seg om to arter, grønlandsmåsen eller borgermesteren (*Larus hyperboreus*) og den noe mindre islandsmåsen (*L. glaucopterus*). Grønlandsmåsen er størst, og den skal ha noe roligere vingeslag enn islandsmåsen. Bortsett fra en viss forskjell i størrelse er de to artene så like at de meget lett forveksles med hverandre, og det er derfor vanskelig å avgjøre i felten hvilken av artene man ser. Jeg har valgt å kalle dem under ett for polarmåser. De finnes både i Vesterisen og Danmarkstredet. De lander ofte på isen, således sees de ofte sittende på skrugarder og høye knultrer.

På sure vinterdager med sterk vind kan man ofte se måsene i flokker på isen. De ligger med hele kroppen nedpå snøen, og med hodet rett mot vinden, trolig fordi luftmotstanden da er minst. Med passende mellomrom letter flokkene og flyr en runde, for så å legge seg i ro på isen igjen. Man kan jo gjette på at avkjølingen i den lave temperatur tvinger dem til periodevis å fly for å holde kroppstemperaturen ved like.

Det hender også at en og annen svartbak (*L. marinus*) viser seg over drivisen. Således så jeg en ved iskanten i Vesterisen den 10/4-1960, og den 21/6-1960 så jeg en svartbak helt ute på iskanten i Danmarkstredet.

Den 1/5-1959 så jeg en sæing (*L. argentatus*) ved iskanten, som da lå ca. 40 kvartmil øst for jan Mayen.

En annen måse som er meget vanlig i drivisen, er ismåsen (*Pagophila eburnea*) eller isrype som den blir kalt av fangstfolk. På engelsk kalles den ivory gull, - elfenbenmåsen. Den er helt kvit med sorte føtter og gullig nebb. Ismåsen er høyarktisk. Den er meget mindre enn polarmåsene, og minner litt om en terne i flukten og i skriket. Ismåsen lever for en stor del av åtsler, og sammen med polarmåsene samler den seg straks på selskrottene som ligger igjen på isen etter fangsten (Fig. 4). Den farter over hele drivisområdet fra nærland til ut mot iskanten, og den sees ofte sittende på isen. Antagelig går den meget sjeldent ned på sjøen; jeg kan ikke huske å ha sett den ligge på sjøen. Når den finner noe spisende flytende på sjøen, kan den holde seg flaksende like over mens den napper maten med nebbet. Foruten at den tar åtsler, fisker den selv, bl.a. er krepsdyr og rester av fisk funnet i dens mage. Sommeren 1960 undersøkte jeg ett eksemplar og fant en delvis fordøyet liten fisk i magen.

Om sommeren hender det av og til at rødnæbbterne (*Sterna macrura*) lar seg se ute i drivisen på fangsfeltet i Danmarkstredet, også helt ute ved kanten og tildels i mindre flokker. Den forekommer vanlig i flere av fjordene på Sydøst-Grønland, bl.a. har jeg sett den i flokker i Umivikfjorden. Iflg. litteratur hekker den ikke i området fra Storfjorden og et stykke sydover.

En av de vanligste fugl i isen er krykkjen (*Rissa tridactyla*). Den holder seg helt ute i slakkisen ved kanten, og går sjeldent innover i baksen. Det er heller sjeldent å se voksne krykkjer i isen, men ungfuglen derimot opptrer i store flokker. Jeg har ved forholdsvis få anledninger sett voksen krykkje i Vesterisen og i Danmarkstredet. Ungfuglen har et karakteristisk mørkt sikk-sakk bånd over vingene, og er derfor lett å kjenne. Det er vanlig å se ungkrykkjene sitte i større eller

mindre flokker tett i tett på isflak, men helst på høye knultrer eller storiser. Når skutene kommer forbi, letter de i samlet flokk med skrik og spetakkel og flyr avgårde til en ny storis. Det er særlig i Danmarkstredet om sommeren at ungkrykkjene forekommer i mengder. Den 7/7-1960 så vi mye fugl, bl:a. isrype og krykkje, nær iskanten 40-50 kvartmil utfor Steenstrups breer, og jeg har notert at ungkrykkjene holdt på å få den voksnede fugls farge.

Alkefugler er også meget vanlige i isen, både om våren og sommeren. Teist (*Uria grylle*) og alkekonge (*Plotus alle*) opptrer vanlig på iskanten og et stykke innover, ofte i flokker. Alkekongene sitter av og til på kanten av små isflak. Den 23/3-1960 så jeg i Vesterisen en enslig teist svømme omkring i en liten «dam» i et hav av tykk nyfrosset sørpeis, langt fra åpent vann. Spissnebbalke eller lomvi (*Uria lomvia*) forekommer også, men er etter min erfaring ikke så vanlig som de to andre artene. Lundefugl (*Fratercula arctica*) kan jeg ikke huske å ha sett, uten en gang ved iskanten utenfor Angmagssalik den 19/7-1960.



Nyfrosset sørpeis.

Ærfugl (*Somateria mollissima*) har jeg sett noen få ganger i Vesterisen, således ved iskanten øst for jan Mayen den 1/5-1959 og ytterst i en isolerte på ca. 75°N, 12°W den 2.7/4-1960. Jeg kan ikke huske å ha sett ærfugl i drivisen på det vanlige fångstfeltet i Danmarkstredet om sommeren, men ærfugl forekommer i fjordene på Øst-Grønland. Således så vi flokker av ærfugl langt ute i Umivikfjorden, og de streifer nok et stykke ut i drivisbeltet utenfor.

Det er slett ikke uvanlig å se tyvjo (*Stercorarius parasiticus*), tildels flere sammen, over isen i Danmarkstredet om sommeren.

I Vesterisen ble det i 1959 fra M/S «Kvitøy» skutt en storjo (*Stercorarius skua*) eller islandskräke som den kalles. Den 2/8-1960 så jeg under håkjerringfiske en flygende storjo på havet utenfor Umivikfjorden, ca. 30 kvartmil av Kapp Møsting.

Under håkjerringfiske på samme' feltet ble det 20/7-1959 sett en havsule (*Sula bassana*), likeledes den 28/7-1960. Det skal tilføyes at isbeltet så langt syd på kysten er oftest ganske smalt så sent på året, og observasjonene ble gjort på havet, ikke i isen.

Storliren (*Procellaria gravis*) er en slekning av havhesten. Den hekker på Tristan da Cunha-øygruppen i Sydatlanteren, og utenom hekketiden streifer den omkring i Nordatlanteren. Det er kjent at den om sommeren treffes i store flokker på sjøen i Davisstredet og utenfor kysten av Vest-Grønland, hvor jeg har sett den i stort antall. Ifølge Salomonsen og Gitz Johansen (1950) er den sett bare en gang utenfor Øst-Grønland, nemlig en flokk på 30 stykker ca. 30 sjømil utenfor Angmagssalik. I siste halvdel av juli 1959 ble det under håkjerringfiske sett flere eksemplarer på havet utenfor Umivik, og i slutten av august 1959 var det mange eksemplarer å se på Kapp Dan banken (Fig. 6). Jeg har ikke sett storliren over drivisen, og det er kanskje grunn til å tro at den ikke går inn i isen, men bare til iskanten. Den 19/7-1960 så jeg flere havlirer like ved iskanten utenfor Angmagssalik, og under fiske ble det sett mange eksemplarer på Umivikbanken ved månedskiftet juli-august. På vei nordover i

begynnelsen av august ble det igjen sett storlirer på havet utfør Kapp Dan, men p.g.a. tåke lot ikke posisjonen seg bestemme nærmere. Under hækjerringfiske på bankområdet øst for Storfjorddypet ble det den 6/8-1960 sett endel storlirer. Vi var da utenfor drivisen, men p.g.a. skodde lot ikke posisjonen seg bestemme. Ut fra de kursene vi senere gikk for å komme mot land, er det trolig at posisjonen da storlirene ble observert, var ca. $66^{\circ}10' N$, $30^{\circ} W$. Det viser seg således at storliren forekommer vanlig og tildels i store flokker ved Øst-Grønland, og at den går lenger nord enn man hittil har regnet med.



Hækjerringsfiske med Brandal. Foto: Bjørn Berland

På hjemvei fra isen ble det i begynnelsen av mai 1958 sett en polarjo (Sternocorarius pomarinus) over havet mellom jan Mayen og Norge et steds, men tid og posisjon ble dessverre ikke notert. Den 5/8-1960 så jeg to fugl som trolig var polarjo i luften ved iskanten øst for Kapp Dan. De var synlige bare ett øyeblikk, da de fløy rett mot solen og forsvant.

Som nevnt i innledningen hender det at mer «landlige» fugl blir observert i drivisen. Således så jeg den 14/6-1956 noen steinskvetter (Oenanthe oenanthe) komme ombord ute i isen i Danmarkstredet, foruten at mannskapet noen dager før observerte et eksemplar. På Grønland forekommer steinskvetten som egen rase (O. o. leucorrhoea). Det er trolig at det var denne som kom på besøk, men det er ikke så lett å avgjøre i felten. Om våren er nok den vanligste spurvefuglen i Vesterisen snøspurven (Plectrophenax nivalis). Den opptrer i mindre flokker, og flyr tildels ombord i skutene hvor den setter seg på dekk eller

i riggen. Rødvingetrost (Turdus musicus) har jeg sett ved flere anledninger, således den 23/4-1958 (Fig. 7) og den 1/4-1959 (i posisjon $71^{\circ}47' N$, $11^{\circ}17' W$), begge ganger ombord i M/S «Fortuna».

Den 20/4-1959 fikk vi ombord i M/S «Fortuna» besøk av en skjærpiplerke (Anthus spinoletta). Den var ombord i flere timer, den fløy til og med inn i byssa og vaglet seg en stund på vegguret i messen.

Det er temmelig kjølig så tidlig på året i isen, og det er felles for spurvefuglene at de reiser fjærene ut, trolig for å holde varmen, og av den grunn ser de noe pjuskete ut. Spurvefuglene er merkelig nok ikke særlig interessert i havregryn og brødmuler som blir kastet ut på dekk til dem, derimot synes de å være mer interessert i å hakke i seg frosset blod og spekk. Den 21/4-1959 fikk vi ombord i M/S «Fortuna» besøk av en falk som ble bestemt til å være en dvergfalk hun (Falco columbarius) i omtrentlig posisjon $68^{\circ}25' N$, $17^{\circ}W$. Den så litt medtatt ut, og den ble værende ombord i mange timer. Den ble gitt frosset spekk, som den hakket i seg med stor begjærlighet.

I følge opplysning fra Per Øynes ble det sett en stær han (Sturnus vulgaris) komme ombord i M/S «Brandal» den 21/3-1952 i posisjon $71^{\circ}40' N$, $15^{\circ}W$. Været var NO kuling, og den så forkommen ut. Jeg har også fått opplyst at det ombord i M/S «Kvitøy» ble sett en stær i Vesterisen i 1959.

Man kan ikke godt være på dekk til alle døgnets tider, og får derfor heller ikke sett alt. Mannskaper på de skuter jeg har reist med, har sett endel fugl når jeg ikke har vært opp, således trolig falk ved minst en anledning i Vesterisen i 1959, og det ble påstått at det var blitt sett en utkjørt tjeld på isen den 19/4-1959, men da jeg ikke har gjort observasjonene selv, vil jeg ikke gå god for dem.

Den 16/4-1959 ble det sett en stor, nesten hvit fugl i Vesterisen fra M/S «Fortuna». Den satt på et isflak og delikaterte seg med en havhest eller måse, men da jeg kom til, var den selvfølgelig fløyet et godt stykke vekk. Mannskapet sa bestemt at det var en ugle, hvilket også de buskete vingene og flukten kunne tyde på. Trolig var det en snøugle.

Til slutt vil jeg takke Per Øynes, Oslo, og Lars Normann Sørensen, Tromsø, for opplysninger de har gitt meg til denne artikkelen.



innomarin

Natural energy - Innovative
products

Larsgårdsveien 4 - 6009
Ålesund - Norway

WWW.INNOMARIN.NO

Amundsen var verdas beste planleggjar

Av Anne Gry Eilertsen

Roald Amundsen vart første mann på Sørpolen fordi han var verdas beste planleggjar. Men privat var han ingen enkel mann, og han var ein hund etter kvinner – spesielt gifte kvinner.

Dette var blant påstandane som Hallvard Holm kom med i kåseriet sitt om Roald Amundsen under førjulssøndagen på Ishavsmuseet Aarvak.

Rundt 50 personar hadde møtt fram for å høre foredraget til Holm, som blant anna har som hobby å lese og samle polarlitteratur.

14. desember er det 100 år sidan Roald Amundsen nådde Sørpolen. Fleire har hevd at det var flaks som gjorde at han vann kappløpet med den engelske ekspedisjonen til Scott. Det trur ikkje Hallvard Holm. Han meiner altså at Roald Amundsen var ein strategisk planleggjar til fingerspissane. I tillegg var han nådelaus. Han kravde full lojalitet frå dei andre i ekspedisjonen, og tolde ikkje opposisjon. Dette gjorde at forholdet til Hjalmar Johansen slo sprekker.

Hadde lært av inuittane.

Roald Amundsen hadde vore i Nordvestpassasjen tidlegare. Han hadde levd blant inuittane og hadde lært seg korleis folk burde kle seg i skinn i polare strøk. Han kunne handtere hundespann, gå på ski og viste kva slags mat som skulle til for å overleve på den lange, kalde ekspedisjonen.

Dessutan kjende han mannskapet sitt ut og inn. Holm fortel at Amundsen hadde sørga for at løypa inn til 110 km frå Sørpolen var kvista med tørrfisk, og at Olav Bjaaland frå Morgedal hadde høvla ned sledane frå 40 til 12 kg – og at dei likevel heldt begge vegar.

Engelskmennene hadde te, Amundsen sjokolade.

-Engelskmennene hadde med seg kveitemjølsbrød og te. Ekspedisjonen til Roald Amundsen hadde sjokolade og grove

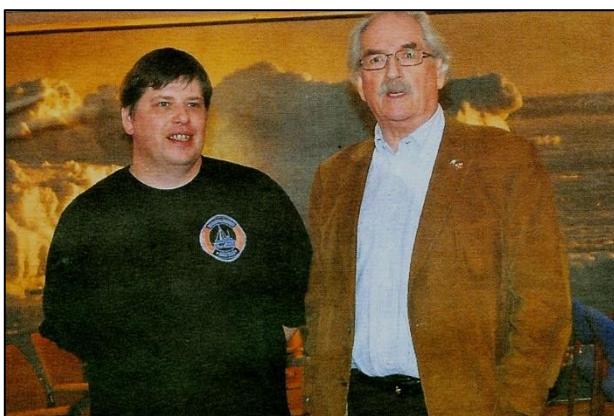
skipskavringer. Dessutan hadde dei med seg hundar som kunne etast dersom det vart krisje.

4. desember 1911 kryssa Amundsen og mannskapet «Djevelens Dansegolv», den farlegaste strekninga på veg mot Sørpolen. Den dagen måtte dei danse mellom bresprekkene og to mann fall ned. Den eine hang fast i ein sleda, den andre i ein sele, og begge vart berga. Også fleire bikkje fall i bresprekkar, men vart berga opp att. Kunnskap og dugleik er årsaka til dette.

Holm vil ikkje karakterisere Amundsen som nokon vitskapsmann. Det viktigaste for han var nok å vere først på Sørpolen.

Rota fælt med gifte kvinner.

-Dessutan rita han fælt med gifte kvinnfolk. Amundsen var aldri gift, men i Gjøahamn, Nord-Austgrønland, vart han og eit mannskap på sju liggjande i 23 månader. I ettertid har det begynt å dukke opp folk frå Gjøahamn som meiner at dei er etterkomrar etter Roald Amundsen. -Men det er vel neppe berre Amundsen som har avkom der, kommenterer Holm. Etter foredraget overrekte Hallvard Holm to gåver til Ishavsmuseet Aarvak. Ein tallerken som var funnen i ruinane av ei hytte ikkje så langt frå Hoelsbu, og ein stein frå Martin Karlsen bukta.



Webjørn Landmark og Hallvard Holm har begge stor interesse for Amundsen. Foto: Anne Gry Eilertsen

Forskningskip skal frysast inne i Polhavet.

Hausten 2013 skal Lance etter planen gå så langt nord for Svalbard som det går an, langt inn i isen, og la kuldegradene låse ismassane rundt skipet. Slik isforholda såg ut i år, vil dei kunne gå til nærmare 83 grader nord, før isen stoggar skuta. Herifrå skal det innefrosne skipet følgje havstraumen mot vest og sør, og skipet skal, etter planen, komme ut i ope vatn i Framstredet nær Grønland etter om lag eit halvår innesperra i isen. Dette vil gi ny kunnskap om klimaet.

Biologen Harald Steen som leder ICE-senteret ved Norsk polarinstitutt, seier til Aftenposten: - Vi får ei unik plattform for å studere alt frå små organismar sitt liv i iskaldt hav om vinteren, via havforsuring, til korleis isen bygger seg opp. Polhavet er eit spennande økosystem der varmt vatn frå sør pressar seg inn, blir kaldare, søkkjer ned og blir pumpa sørover på store djup gjennom Framstredet.

(Kjelde: Aftenposten)

Selfangst i Vestisen og Austisen 2012.

Det er i skrivande stund ikkje kjent om det blir norske skuter på selfangt i år. Kvotene er fastsette til 25 000 ikkje-diande – eitt år eller eldre - grønlandssel i Vestisen og 7000 i Austisen. Det vil altså i praksis seie at det er forbode å fangste nyfødde ungar som har dei mest verdfulle skinna.



Plukkfangst:

Sommaren 2010 seilte «MV Nordic Barents» gjennom heile **Nordaustruppasjen** som det første ikkje russiske skipet i moderne tid. Båten frakta malm frå Sydvaranger Gruver til Kina. Totalt seilte 4 skip gjennom passasjen det året. I 2011 passerte heile 34 skip gjennom heile passasjen. Alle må ha fylgje av to russiske isbrytarar, ein framføre og ein etter. «Normalt» er istilhøva slik at passasjen berre er open frå juni til oktober, men i fjor var ruta open heile november og. – Både Nordenskiöld og Amundsen hadde atskilleg meir strev med å kome gjennom.

(HH – Finnmarken 20.1.12)

I det førre nummeret av Isflaket (nr.4-2011) skreiv eg at Roald Amundsen var 16 år då Fridtjof Nansen kom heim frå ferda over Grønlandsisen i 1896. Dette er naturlegvis ein tankelaus feil. Etter å ha kryssa Grønland i 1888 kom Nansen heim sommaren 1889 og Amundsen var då 17 år. Og der er ein feil til i den same artikkelen: Kona til Ronald Huntford er ikkje norsk, men svensk. – Leit fram bladet og ein pen og rett dette i margen slik at det ikkje vert ståande som ei sanning.

(H. Holm)

Det finst vel ennå ishavsgastar på Sunnmøre som skjerpar hørselen når dei hører ordet **Myggbukta**. No der denne gamle, norske fangst-, radio- og meteorologistasjonen på Nord-Aust Grønland totalt renovert. Naturlegvis av NANOK, men også med norsk hjelp. I 1999 var det Ivar Ytreland som leidde arbeidslaget som var der for å sikre hovudhuset og han var tilbake i 2002 for bl.a. å legge nytt golv.

Men sist sommar tok tre mann frå danske NANOK fatt på oppussingsarbeidet for alvor, og no er stasjonen så god som ny og klar for å «fungere som base for kommende vidensabelige ekspedisjoner i området, - eller til en overvintring, viss det skulle blive aktuelt ...», som det står i rapporten.

Og Myggbukta er slett ikkje utan interesse for norsk polarhistorie. Det var nemleg her Hallvard Devold, Eiliv Herdal, Tor Halle, Ingvald Strøm og Søren Richter annekterte Eirik Raudes Land 27. juni 1931.

I tillegg til Myggbukta sette NANOK-folka i stand fire gamle fangsthytter sist sommar og sidan 1991 har dei renovert heile 40 hytte og stasjonar på Nord-Aust Grønland. Gratisarbeid av idealistar! Og går du inn på www.xsirius.dk/nanok.html så kan du lese mykje meir om det arbeidet dei utfører i det gamle «norske» fangsterrenget.

(HH – Nanoks feltrapport frå rejsen til Nordøstgrønland 2011)

**SKREDDARSYDDE
PRESENNINGAR**

PLANY

PLANY AS NO-6082 Gursken NORWAY T: +47 70 02 68 20 F: +47 70 02 68 21 salg@plany.no www.plany.no

www.tegneren.no



Leverandør av:

Ballbinger

Kunstgrasbaner

Utstyr til idrettshaller



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 eggat 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 skøyte varpet og kom rekande nedover havet rett mot oss. Det var eit tógvarp som ikkje var sterkt nok til å tolle 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 å gå innatt for andre gong og turen var spolert.

Dei fortalte 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

Thor B. Arlov med ny bok:

Den rette mann

**Historien om
Sysselmannen på
Svalbard**

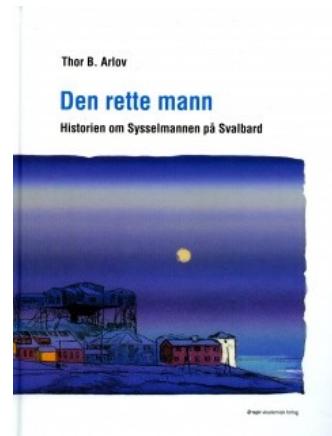
Da Norge overtok suverniteten over Svalbard i 1925, ble det samtidig innført en egen administrasjonsordning for øygruppen. Sysselmannen på Svalbard er regjeringens øverste representant og har samme myndighet som en fylkesmann, men er samtidig politimester og har rettslige funksjoner. Institusjonen er unik i norsk statsforvaltning.

Denne boken tar utgangspunkt i strevet for å få norsk suveritet på Svalbard og følger sysselmannskontoret fra den forsiktige starten i 1925 og frem til i dag. Bestillingens utvikling og virksomhet blir analysert i fire hoveddimensjoner: forholdet til sentrale myndigheter, det norske lokalsamfunn russerne på Svalbard og andre internasjonale aktører. I tillegg til å være en institusjonshistorie gir boken et innblikk i norsk svalbardpolitikk gjennom hundre år. Fremstillingen bygger på ny forskning og et omfattende kildemateriale.

Dr.art. Thor Bjørn Arlov er førsteamanuensis II i historie ved Universitetssenteret på Svalbard (UNIS) og seniorrådgivar ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU). Han er spesialist på Svalbard og har utgitt en rekke arbeider om polarhistorie. På 1980-tallet arbeidet han som tolk og konsulent ved sysselmannskontoret i Longyearbyen.

446 sider. ISBN 978-82-519-2827-4

Boka kan tingast gjennom polarbokhandelen på www.ishavsmuseet.no eller tlf 700 92 004



B

Porto
Betalt P.P
Avtale
617108/7

Returadresse:
Ishavsmuseet
6062 Brandal



Blåbær

- ❄ god for synet
- ❄ magen
- ❄ og nattesomnen
- ❄ høg konsentrasjon av antioksidantar

Forsking viser at Blåbærkonsentrat har positive verknader på kroppen sitt immunforsvar, og gir betre sirkulasjon i dei tynne blodårene. Dette fordi ekstrakten har ekstra høg konsentrasjon av antocyanar som er dei mest effektive antioksidantane i naturen. Blåberekstrakten er også betennelsesdempande, 1-2 kapslar dagleg.

Polarolje®

- ❄ god mot ømme, stive ledd
- ❄ styrkjer immunforsvaret
- ❄ regulerar mage-/tarmfunksjonen
- ❄ god for hår og negler
- ❄ ei unik Omega-3 kilde

Kuren mot ømme og stive ledd - utan negative biverknader. Etter meir enn 5 års klinisk forsking syner forskarar ved Haukeland universitetssjukehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) til oppsiktsvekkjande resultater.

Blåberekstrakt og Polarolje finn du i ein Coop-butikk nær deg, og hos Polargodt AS i Tjørvåg.

Forbrukarkontakt/produsent:

Polargodt AS

6070 Tjørvåg, tlf 70084262 - fax 70084263
Arnfinn mobil: 90660438
arnfinn@polargodt.no
www.polargodt.no

