

Norsk selfangst mot slutten?

I fjor var det tre norske skuter på selfangst i Vesterisen. Det blei teke om lag 8500 dyr av ei total norsk kvote på 40 000 grønlandssel. I år vert «Havsel» frå Alta den einaste norske båten som skal drive selfangst der oppe.

No trur skipper og reiar på «Havsel» - Bjørne Kvernmo - at norsk selfangst snart kan vere historie. -Norsk selfangst går mot slutten, seier Kvernmo til NRK i Troms. Han ser ikkje ser vekk frå at «Havsel» kan bli siste skute på norsk selfangst.

I så fall har motstandarane mot selfangst fått det som dei ville. Då EU i mai i fjor vedtok forbod mot import av selprodukt, jubla kjendisane. Mellom dei som uttrykte glede var popguden Paul McCartney. Skal tru om han har vore på tyrefekting i Spania? Forbodet trugar selfangsten også i Canada med fullstendig samanbrot; eit land der næringa enno har eit stort, kommersielt omfang.

I den siste tida har det vore mykje negativ publisitet kring selfangsten her heime. «Kvitungen» var ei av skutene i Vesterisen i fjor. Og den knusande rapporten frå inspektøren om bord førte til bøter for skipper og reiarlag og til sist fangstforbod for «Kvitungen» for årets sesong, for å uttrykkje det på vanleg språk. Dette er nærare omtalt annan stad i bladet.

Fram til midten av 70-åra var det andre tider. Då blei det skote fleire hundre tusen dyr i året frå norske skuter, og prisane var periodevis gode.

Det er ikkje godt å vite kva framtida vil bringe. Men vi får vone at sakleg opplysning ein gong vil få gjennomslagskraft nok i media til å snu den negative trenden. Der finst gode, fornuftige grunnar til å drive kommersiell selfangst. Ein grunn er denne: selbestanden i Nord-Atlanteren er stor og et like mykje torsk som heile den norske torskeknoten.

Vi vonar at dette nummeret av Isflaket inneheld noko lesestoff for einkvar smak. Er det nokon der ute som sit på historier eller bilde, er det berre å ta kontakt.

I denne utgåva av Isflaket ligg vedlagt giroblankett for kontingenten 2010. Vi vonar du framleis vil vere med som trufast medlem i Ishavsmuseets Venneforeining og framleis få tilsendt Isflaket. Kjenner du nokon du meiner bør motta bladet, kan du tipse oss, og vi vil sende eit eksemplar i posten.

Og god påske til alle!

Brandal 16.3.2010 Finn Sindre Eliassen, redaktør

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Nytt liv på land.

Av Magnus Sefland

En del gamle fartøy har vorte tatt vare på ved at dei har vorte sett på land for varig vern som kulturminne. Her følgjer omtale av nokre av dei – men neppe på langt nær alle som finst.

Nokre utanlandske fartøy på land som kulturminne.

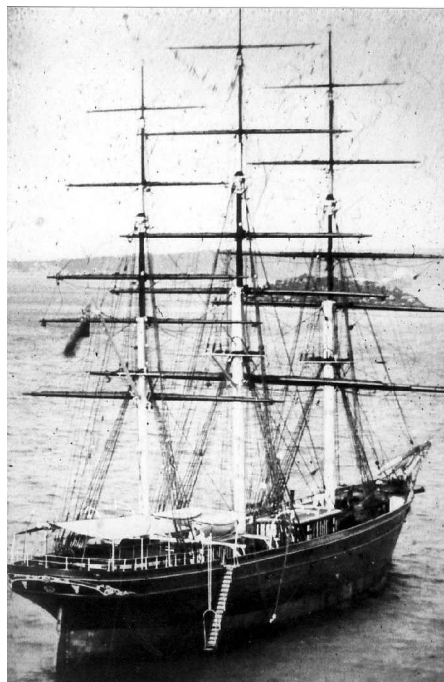
Vasa: Sverige har regalskipet *Vasa* i hus i eit vernebygg i Stockholm. Skipet vart rekna som det mektigaste krigsfartøy i si tid då det vart gjort ferdig og levert til kong Gustaf II Adolf i 1628. Skipet var 61 meter langt og hadde tre dekk og 64 kanoner. Men skipet var feilkonstruert og ikkje eigna til sjøfart. Skipet hadde berre så vidt starta på jomfruturen då det kantra og sokk i hamneområdet i Stockholm. Meir enn hundre personar omkom ved forliset. Skipet vart liggande på havbotnen i 333 år. I 1956 vart skipet lokalisert på 30 meters djup, og i 1961 vart det heva. Etter lang tid med preparering vart det særleine fartøyet utstilt på land i eit eige vernebygg (Nettstad). Det som var den svenske marinen sin største fiasko, har seinare vorte ein stor turistattraksjon.

Nå er *Vasa* truga av ein annan fare. Gjennom den lange tida på havbotnen har treverket i skipet tatt opp mengder av svovel. I løpet av fleire fuktige somrar har regnvåte turistar brakt fukt inn i vernebygget. Fukta har trekt svovel ut av treverket. Når svovel kjem i kontakt med oksygen blir det danna svovelsyre, som over tid vil bryte ned treverket (Nettstad).

Victory: HMS *Victory* vart sjøsett ved marineverftet i Chatham i Kent i England i 1765. Skipet var 227 ft loa/2162 tonn. Skipet var i aktiv teneste i 34 år og var admiral Horatio Nelson sitt flaggskip under napoleonskrigane. Blant dei mest kjende operasjonane var angrepet på Københavns red i 1801 og slaget ved Trafalgar i 1805. Sjølv om den britiske flåten gjekk sigrande ut av slaget ved Trafalgar, var admiral Nelson sjølv blant dei falne. I staden for å senke den døde i havet – i samsvar med vanleg skikk – var det viktig å bringe liket av den falne admiralen heim til offisiell gravferd og heider. Derfor vart liket av admiral Nelson oppbevart i ei tønne brennevin til han kunne gravleggjast høgtideleg i St. Paul's-katedralen i London.

HMS *Victory* var i aktiv teneste til 1812. I dei neste 110 åra låg skipet til kai i Portsmouth og vart brukt til ein del ulike praktiske og seremonielle funksjonar. Etter kvart oppstod det otte for korleis skipet kunne vernast. I 1922 vart *Victory* sett i tørrdøkk i Portsmouth. Skipet vart restaurert tilbake til den kampdyktige stand og utrustning det hadde i 1805 (Nettstad).

Cutty Sark: Teklipperen *Cutty Sark* vart bygt i Dumbarton i Skottland i 1869. Skipet var 85 m loa/975 brt. Det var rigga som tremasta fullriggar og var det siste skipet av den type som vart bygt for det formålet. I 1870-åra var *Cutty Sark* med i knivskarp konkurransesegling



Cutty Sark. Foto: Lasse Kornberg

blant dei raskaste klipperane på strekninga frå China til London, der det var store bonusar til skipet som var først framme med årets te. Teklipperane segla naturleg nok rundt Afrika. Men Suezkanalen vart opna i 1869, same året som *Cutty Sark* vart bygt. Det gjorde at seglskipa tapte kampen om transport på Det fjerne austen. *Cutty Sark* gjekk over til transport av ull frå Australia til Storbritannia. Sidan 1954 har *Cutty Sark* stått i tørrdokk som museumsskip i Greenwich i London (Nettstad).

Cutty Sark har gitt namn til whiskymerket Cutty Sark, og whiskyprodusenten har spona den kjende seglskipsregattaen Cutty Sark Tall Ships' Race. I 2007 vart *Cutty Sark* råka av brann og påført en del skade som det vil krevje arbeid, tid og pengar å utbetre (Nettstad).

Discovery: *Discovery* var polfararen Robert F. Scott sitt ekspedisjonsskip til Antarktis i åra 1901-04. *Discovery* vart sjøsett i Dundee i Skottland i 1901. Fartøyet var 52 m/485 tonn og vart rigga som bark og fekk ein dampmaskin som framdriftshjelp. Etter antarktisekspedisjonen fekk *Discovery* andre oppgåver. Blant anna tilhøyrde fartøyet ei tid Hudson's Bay Company – ein lagnad som fartøyet delte med den norske polarskuta *Maud*. Frå 1992 er *Discovery* utstilt i ei spesialbygt dokk som museumsskip i Dundee, byen der skipet vart bygt (Kjær: personleg fråsegn; nettstad).

St. Roch: RCMPV *St. Roch* vart bygt i North Vancouver, British Columbia, i 1928, som hjelpebåt i det arktiske Canada for the Royal Canadian Mounted Police Force (det kanadiske ridande politi). *St. Roch* har måla 104 ft / 323 brt og ser ut om lag som ei norsk ishavsskute. Fartøyet vart bygt for å kunne la seg fryse inne for vinteren og tene som base for hundesledepatruljane til RCMP i det nordlege Canada. I åra frå 1940 til 1942 segla *St. Roch* gjennom Nordvestpassasjen som andre skip (*Gjøa* var det første), og som det første i retning frå vest til aust. I 1944 segla skuta tilbake til Vancouver gjennom Nordvestpassasjen i ei meir nordleg rute. Desse ferdene under andre verdskrig hadde blant anna som formål å signalisere at Canada var i stand til å handheve suverenitet over sine store nordlege landområde. *St. Roch* gjekk ut av aktiv teneste i 1954, og i 1958 vart skuta sett på land i Vancouver. I 1966 vart det bygt eit vernebygg over skuta, og ho vart restaurert til den form og utrustning ho hadde i 1944 (Nettstad).



RCMPV *St. Roch*. Foto: Vancouver Maritime Museum www.hnsa.org/ships/stroch.htm

Skipper på *St. Roch* var i alle år nordmannen Henry Larsen (1899-1964), fødd på Hvaler i Østfold. Som ungdom reiste han til sjøs og vart styrmann. I Seattle traff han tilfeldig Roald Amundsen på foredragsturne i 1923. Dette vart avgjerande for Larsen. I 1928 vart han kanadisk statsborgar og gjekk inn i RCMP. Etter andre verdskrig vart han sjef for RCMP si arktiske avdeling (Nettstad).

Fartøya på Bygdøy.

Vikingskipa: I vårt land har vi vikingskipa, alle monaleg eldre enn fartøya som er nemnt ovanfor. *Osebergskipet*, funne ved Tønsberg, stammar frå ca 850 e. Kr. *Gokstadskipet*, funne ved Sandefjord, og *Tuneskipet* frå Rolvsøy i Østfold er begge frå ca 900. Alle dei tre vikingskipa er ein del av Universitetets Oldsakssamling og er utstilt i Vikingskipshuset på Bygdøy i Oslo.



Osebergskipet. Foto: Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo. Ukjend fotograf.

Polarskutene: Også eit par ishavsfartøy har fått eit nytt liv på land på Bygdøy. Polarskuta *Fram*, bygt i 1892, er kanskje Norges fremste maritime klenodium, nest etter vikingskipa. Sidan 1936 har *Fram* stått i hus på Bygdøyenes i Oslo. Roald Amundsen si *Gjøa* hadde tilhald i Golden Gate Park i San Francisco i mange år etter ferda gjennom Nordvestpassasjen i åra 1903-1906. Men i 1972 – då skuta var hundre år – vart ho frakta til Norge og sett på land på Bygdøyenes, utandørs, rett ved sida av Framhuset.

Den tredje kjende norske polarskuta var Amundsen si *Maud*. Denne skuta vart sjøsett i Vollen i Asker i 1917. (Neste fartøy som vart bygt på same bedding var *Veslekari*. Det vart sagt at til bygging av *Veslekari* vart det brukt ein del material som vart til overs etter

bygginga av *Maud*). *Maud* fekk ein heilt annan lagnad enn *Fram* og *Gjøa*. *Maud* vart brukt til Amundsen si ferd gjennom Nordaustpassasjen i åra 1918-1925. Det var ei ferd som måtte stri med ein del ekstra vanskar – først under gjennomføringa av sjølv ekspedisjonen, og deretter under det etterfølgjande økonomiske oppgjeret. I 1925 vart *Maud* selt til Hudson's Bay Company og fekk namnet *Baymaud*. Skuta vart brukt som forsyningsskip for foretaket sine utpostar idet arktiske Nord-Amerika. I 1930 havarerte skuta i Cambridgebukta på sørsida av Victoriaøya i det nordlege Canada. Der finst framleis restar av vraket (Fartøyregister; nettstad).



Polarskuta Fram. Foto: Frammuseet.



Polarskuta Gjøa. Foto: Sefland

Heyerdahl sine fartøy: Som eit meir eller mindre tropisk motstykke til dei to polarskutene på Bygdøynes har to av Thor Heyerdahl sine fartøy - balsaflåten *Kon-Tiki* (bygt 1947) og papyrusbåten *Ra II* (bygt 1970) – fått plass i Kon-Tiki-museet på Bygdøynes, i det næraste grannelaget til polarskutene.

Redningsskøyta Stavanger: Redningsskøyta *Stavanger* – RS 14 – vart bygt av Colin Archer i Larvik i 1901 og vart levert til Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (NSSR). *Stavanger* vart først stasjonert på Titran, truleg som følge av den store ulykka der i 1899. I 1939 gjekk skøyta ut av NSSR si teneste, og ho vart selt til private. Seinare vart skøyta restaurert tilbake til si originale utforming - utan motor, elektrisitet og elektronisk navigasjonsutstyr (Nettstad).

Fordi *Stavanger* på få unntak nær har si originale utforming frå 1901 intakt, skal skøyta vernast på land på Bygdøynes, saman med dei andre norske maritime klenodia der. Dei verna fartøya på Bygdøynes får då eit forsterka preg av Colin Archer, ettersom både *Fram* og *Stavanger* er resultat av Archer si skipsbyggjarverksemd.

Norske kommersielle ishavs fartøy på land som kulturminne: Norsk kommersiell ishavsfangst er på det næraste slutt. Den sist bygde norske selfangstskuta – stålskuta *Havsel*

av Alta – er tretti år gamal. Nokre av dei gamle treskutene er sett på land for verning som kulturminne.

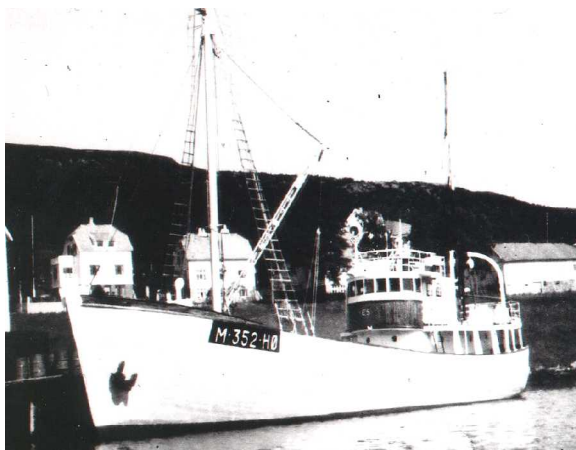
Aarvak: Ishavsskuta *Aarvak* vart bygt i Bergen og vart levert til AS Bergens Sælfangere i 1912. Nokre år seinare vart skuta selt til Peter S. Brandal og tilhørde Brandal/Karlsen-selskapa fram til 1968. Etter fleire ombyggingar var *Aarvak* 104 ft/147 brt. I 1968 vart skuta selt til Odd Bjørklo i Balsfjord. I 1981 var skuta på sin siste ishavstur. Etter det vart ho kjøpt tilbake til Brandal av Henrik Landmark og medarbeidarane hans. Der danna skuta grunnlaget for Ishavsmuseet Aarvak. I 1998 vart skuta sett i dokk på museumsområdet i Brandal for varig vern, og i 2009 vart vernebygg over skuta fullført (Fartøyregister).



Ishavsskuta Aarvak i dokka, før vernebygget kom på plass. Foto: Ishavsmuseet.

I 2010 er *Aarvak* det fjerde eldste ishavsfartøy som er verna i Norge. *Gjøa*, bygt i 1872, er eldst. Deretter kjem *Berntine* av Tromsø frå 1890. Den skuta hadde namnet *Havnøy* ei tid, før ho fekk tilbake det opphavlege namnet. Nå har *Berntine* base i Tønsberg-området og flyt framleis, så vidt vi veit, i beste velgåande. Så kjem polarskuta *Fram* frå 1892 som nummer tre. *Aarvak* vart bygt i 1912, men gjekk gjennom fleire ombyggingar og fornyingar, slik at ved verninga i 1981 bar skuta preg av 1950-talet (Fartøyregister).

Polstjerna: Ishavsskuta *Polstjerna* vart levert frå byggjeverkstaden i Risør til partreiarlaget Jakobsen i Tromsøysund i 1949. Skuta var 90 ft/129 brt. Ho tilhørde familien Jakobsen i Tromsø, med Halfdan Jakobsen som fast skipper, så lenge ho deltok i aktiv fangst, det vil seie fram til 1981. Då overtok Arktisk Forening for å verne skuta som kulturminne. I 2003 vart skuta sett på land under tak i Tromsø (Nettstad; O. M. H. Hansen 1996; fartøyregister). Både *Polstjerna* og *Aarvak* gjekk ut av aktiv teneste same året, i 1981. Då hadde *Aarvak* bak seg ei tenestetid som var dobbelt så lang som *Polstjerna* si tenestetid. Men *Polstjerna* vart i si aktive tid berre svært lite ombygt, slik at ved verninga hadde ho mykje av det same preget som ho hadde som ny rundt 1950 (O. M. H. Hansen 1996; fartøyregister).



Vestis i Tjørvåg 1944.



Ishavsskuta Polstjerna i Tromsø i 1989

Vestis: Skuta vart bygt som havfiskefartøy på Sandane i Gloppen kommune i Nordfjord og vart levert til eit partsreiarlag i Bergen i 1944. Skuta fekk namnet Lindheim. I 1952 kjøpte Erling Lervik og Hans M. Sævik i Tjørvåg skuta og endra namnet til Lindholm. Kjøpet av Lindholm hadde sin bakgrunn i at dei to reiarane miste den første Vestis (bygt i 1948) ved forlis i Vestisen i 1952. Lindholm var framleis eit havfiskefartøy. I 1956 tok Lervik over som eineiegar, og to år seinare fekk han skuta ombygt og utrusta til ishavsskute. Namnet vart då endra på nytt til Vestis. Skuta var då 91 ft/ 121 brt. Foretaket Trygve Nissen i Hammerfest kjøpte Vestis i 1965 (Bergh 1981). Seinare hørde Vestis heime i Hasvik. Tidleg på 1990-talet vart Vestis kjøpt til Oslo og tenkt brukt som lystbåt. Men etter kort tid kjøpte Isbjørnklubben Vestis tilbake til Hammerfest. Skuta skulle få ein sentral plass i eit museumsområde knytt til Hammerfest si fortid som ishavsby. Vestis var då den siste gjenverande av alle ishavsskutene som til ulike tider hørde heime i Hammerfest (Bartholdsen: personleg fråsegn; fartøyregister). I 1995 vart Vestis sett på land i Hammerfest. Arbeidet vart utført av Ødegaard Berging frå Ålesund, under leing av bergingssjef Per Farstad, under eit anna oppdrag i Finnmark.

Etter landsetjinga har heller lite skjedd med planane om å utvikle ein ishavspark i området der *Vestis* står på land. *Vestis* har forfalle over lang tid. Nå seiest skuta å vere i ein tilstand der forfallet har gått forbi 'the point of no return' og at skuta ikkje lenger let seg restaurere med overkomeleg innsats. Lokale krefter skal ha teke til orde for destruering av den forfalne skuta. Andre lokale krefter seiest å ha starta ein aksjon til støtte for restaurering. I skrivande stund synest situasjonen framleis å vere uavklart (Ottesen 2007; nettstad).



Ishavsskuta Vestis i Hammerfest i 1998.

Fleire fartøy på land.

Holvikjekta: Diktarpresten Petter Dass på Helgeland, som hadde si aktive tid på slutten av 1600-talet, var også involvert i jektefart på kysten. På Stadhavet, rett utanfor Kjerringa, ligg skjera som ber namnet Bukketjuvane. Det seiast at Petter Dass hadde ei boksending med ei jekt som skal ha forlist nettopp ved desse skjera, der Dass-bøkene skal ha gått tapt. Derfor skal skjera ha fått namnet 'boktyvene'. Namnet skal seinare ha vorte omforma til 'Bukketjuvane' (Fleire informantar på Stadlandet). Om dette er sagn eller sanning skal vi ikkje ta stilling til her.

På Sandane i Gloppen kommune i Nordfjord finn ein eit meir handfast vitnemål om jektefarten på kysten. Der står *Holvikjekta* på land. Jekta vart bygt på Sandane i 1881, og ho er 64 fot lang. Ho segla mellom Gloppen og Bergen i åra 1881-1906 – med ved og trelast til Bergen og med kjøpmannsvarer av ulike slag tilbake. *Holvikjekta* var ei av dei største jektene i tida då ho segla. Ved hundreårsskiftet vart jekta utkonkurrert av maskindrivne fartøy. Jekta segla sin siste tur i 1906. Same året vart ho landsett på Sandane, på staden der ho står i dag. To år seinare kjøpte Nordfjord Sogelag jekta. Ho var første gjenstand som vart innkjøpt til Nordfjord Folkemuseum (Bjørlo: personleg fråsegn; nettstad).



Seinare vart det bygt eit vernebygg i form av eit tak over jekta.

Holvikjekta.

Bakkejekta: I Kystmuseet i Florø finn ein *Bakkejekta*, også kalla *Holmedalsjekta*. Denne jekta er rundt 30 fot og vart bygt i Holmedal i Askvoll kommune i Sunnfjord rundt 1750. *Bakkejekta* er blant dei minste jektene. Ho kunne laste rundt førti tønner. *Bakkejekta* sitt fartsområde var for det meste på strekninga Sunnfjord-Bergen, ofte med sild til Bergen og ulike kjøpmannsvarer tilbake.

I seinare år er det også bygt ein rekonstruksjon av *Bakkejekta* til bruk til museumsformål (Nettstad).

Gahn: I tida ca 1600-ca 1950 var Gansbruket sagbruksgods på austsida av Øyeren i Fet kommune i Akershus i drift. Bruket hadde store skogeigedomar og diverse anlegg for foredling og omsetjing av trelast. Blant desse var ei rekkje oppgangssager i Gansvika. Sagene var eit sentrum for sagbruksindustrien rundt Øyeren. I 1825 var 250 personar knytt til bruket. Oppgangssagene var i drift til ca 1880. Blant Gansbruket sine eigedomar var også fleire mindre dampbåtar til trafikk på Øyeren. Ein av desse er *Gahn*. Båten vart bygt ved Nyland MV i Oslo i 1861. *Gahn* vart bygt av jarn og er blant dei første fartøy som vart bygt av jarn ved norske verft. *Gahn* vart brukt som slepebåt, til sleping av tømmer og lekterar med skoren material. Båten gjekk også lystturar på Øyeren med lokalfolk, og den henta og leverte eigarane av Gansbruket på Lillestrøm når dei skulle feriere på eigedomen. *Gahn* er søsterskip

av *Engebret Soot*, som framleis er i drift i Haldenvassdraget. *Gahn* var i drift til ca 1930. Deretter kom båten i forfall og sokk i Gansvika.

I dag er bruket sine anlegg restaurert som museum. Det same er dampbåtane *Gahn* og *Isnes*. *Gahn* er restaurert tilbake til slik den såg ut i 1861. I 1988 vart *Gahn* sett på land og verna som kulturminne ved Fetsund Lensemuseum i kommunesenteret Fetsund. Seinare vart det bygt tak over båten (Skrede: personleg fråsegn; nettstad).

Det heng noko uklart over skrivemåten av namnet på båten. Namnet *Gan* stod måla på baugen på båten tidleg på 1980-talet. Etter at båten vart landsett i Fetsund, vart namnet overmåla. Til gjengjeld vart båten utstyrt med ein vimpel med namnet *Gahn*. Båten er innført i medlemsmatrikkelen i Norsk Forening for Fartøyvern under namnet *Gahn*.



Gahn på Øyeren tidleg på 1980-talet. Foto: Magne Skrede.

Helgøya – ei innlandsferje med isforsterking: Motorferja *Helgøya* vart bygt av Motorfabrikken Gideon i Molde. Arbeidet vart utført av båtbyggjarar frå Vestnes i Romsdal ved Sundbrygga på Helgøya i nåverande Ringsaker kommune i Hedmark i 1938. Ferja vart utstyrt med ein tosylindra glødekulemotor på 40 hk av Gideon-fabrikken sitt eige fabrikkat. I 1951 vart

Gideon-motoren erstatta av ein Seffle-motor, bygt av ein motorfabrikk i den svenske byen Sjöfö. Tingar av ferja var dåverande Nes herad. Ferja vart bygt for trafikk på Mjøsa, nærare bestemt over sundet mellom Helgøya og Nes på fastlandet i Ringsaker.



Helgøya. Foto: Mjössamlingene

Der avløyste ho den ti år eldre ferja Helgøy-ferja. Den nye Helgøya hadde isforsterking i form av jarnplater utanpå fasthuda i vasslinja – eit tiltak for at ferja skulle tole betre isen i overgangsbolkane haust og vår.

Stilken på ferja hadde ei forlenging i form av ein bøyel bak roret og opp til eit feste under hekken. Bøyelen var for å verne ror og propell, først og fremst mot tømmer i drift. Når Mjøsa

fraus til med skikkeleg vinteris, vart ferja gjerne sett på land på Nes. Med skikkeleg vinteris hadde Helgøya likevel eit slags fastlandssamband over isen.

Ferja var sertifisert for 50 personar og fire personbilar, eventuelt ein lastebil og to personbilar eller to lastebilar. Med aukande trafikk vart ferja for lita og tanken om bru over sundet vann fram. I 1957 var brua over sundet ferdig. *Helgøya* vart flytt til Tyrifjorden, der ho kom i privat eige og fekk namnet *Storøen*. På Tyrifjorden fungerte ferja som gardsferje mellom fastlandet og øya Storøya, som er granneøya til Utøya, kjend som leirstad for AUF. Etter 25 år fekk Storøya brusamband til fastlandet. Etter ein innsamlingsaksjon på Nes og Helgøya vart ferja kjøpt tilbake til Mjøsa. Entusiastar restaurerte ferja, og i 1983 vart ho sett på vatnet på Mjøsa på nytt. Etter ein skade under storflaumen i innlandsvassdraga i 1995 vart ferja sett på land for godt. Nå står ferja på land i eit vernebygg på Mjössamlingene sitt anlegg i Minnesund (Høiberg: personleg fråsegn; Mjössamlingene 1984-86; nettstad).

Hurtigruteskipet *Finnmarken*: Som lekk i gjenoppbygginga av Norge etter andre verdskrig fekk hurtigruteselskapa bygt fire nye hurtigruteskip i Italia rundt 1950. Desse skipa vart delvis betalt gjennom klippfiskeeksport. Derfor fekk dei tilnamna 'klippfiskbåtane' og 'Italia-båtane'. Alle dei fire skipa vart bygt i Ancona ved Adriaterhavet, og dei fekk alle framdriftsmaskinar på 2500 hk av fabrikatet Fiat. Skipa vart fordelt på hurtigruteselskapa Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS), Det Bergenske Dampskibsselskab, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab og Det Stavangerske Dampskibsselskab etter loddtrekning. Skipa fekk – i same rekkefølge – namna *Vesterålen*, *Midnatsol*, *Erling Jarl* og *Sanct Svithun* (Nettstad). Dei to sistnemnde skipa vart råka av tragiske ulykker. *Erling Jarl* vart herja av brann ved kai i Bodø i 1958, med mange omkomne. *Sanct Svithun* forliste på Folda i Nord-Trøndelag i 1962 med fleire tital omkomne (Eige minne).

Ein ny generasjon av hurtigruteskip kom til midt på 1950-talet. Desse skipa skilde seg frå Italia-båtane blant anna ved at maskinrom og skorstein var plassert noko lenger akterut. Desse skipa var *Ragnvald Jarl* og *Finnmarken*. Begge skipa vart bygt ved Blohm & Voss i Hamburg og fekk framdriftsmaskinar på 2960 hk av fabrikatet MAN. Dimensjonane på skipa var 266 x 41,5 x 15 fot / 2189 brutto registertonn, og skipa hadde passasjersertifikat for 450 passasjerar i kystfart. Skipa vart levert til høvesvis Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab og Vesteraalens Dampskibsselskab i 1956.

På Stokmarknes på Hadseløya i Hadsel kommune i Nordland hadde Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS)

hovudkontoret sitt. Nettopp der er Hurtigrutemuseet etablert, og der er hurtigruteskipet *Finnmarken* sett på land og gjort til ein del av museet (Eigen observasjon).



Finnmarken. Foto: Hurtigrutemuseet.

Finnmarken er så langt vi kjenner til det største fartøy som er verna som kulturminne på land i Norge. *Finnmarken* gjekk i vanleg hurtigrutetrafikk frå skipet var nytt og fram til 1994.

Etter den tid vart skipet sett på land. Også systerskipet *Ragnvald Jarl* har gått ut av hurtigrutetrafikk. Men skipet seglar frameis. Frå 1996 var skipet i funksjon som skuleskip i Stavanger under namnet *Gann*, og frå 2007 har skipet same funksjon i Kristiansand under namnet *Sjøkurs* (Nettstad).

Brude-egget *Uræd*: I 1904 la kaptein Ole Brude frå Ålesund og hans mannskap på tre til havs frå Ålesund i ein eggforma, overbygt livbåt av stål. Båten vart bygt ved Aalesunds MV på Kvennaneset i Ålesund i 1904. Dette var same året som byen vart herja av brann. Verkstaden låg der A. M. Liaaen MV vart etablert seinare. Dette området ligg utanfor det som den gong var det brannherja byområdet.



Foto frå 1904, då "*Uræd*" sigla frå Ålesund første gong. Foto: Aalesunds Museums fotoarkiv

Brude sin livbåt fekk namnet *Uræd*. Forma på båten og namnet på konstruktøren gjorde båttypen kjend også under nemninga 'Brude-egget'. Båten var utstyrt med mast, segl og ror, og målet var Amerika. Håpet var å kunne nå fram og presentere båten ved verdsutstillinga i St. Louis. Turen vart gjort for å prøve ut – og helst overtyde skeptikarar – om at denne livbåttypen hadde ei framtid. Turen vart gjennomført på fem månader under harde strabasar i mykje dårleg ver med tung sjø. *Uræd* var inn om Shetland og nådde fram til St. John's på Newfoundland. På veg vidare til New York stranda *Uræd* for godt ved Gloucester ved Boston på nyåret i 1905. *Uræd* vart ikkje tatt vare på og enda truleg sine dagar som skrap i Boston.

Uræd var 18 fot lang. Av prismessige grunnar vart det lansert ein mindre variant på 14 fot. Mjellem & Karlsen i Bergen gjorde ein freistnad på serieproduksjon, og det skal ha vorte bygt eit tjuetal båtar av 14-fot-typen.

I vår tid er berre eitt eksemplar av Brude-egga verna. Ein båt i 14-fot-storleik er verna på land ved Aalesunds Museum i Ålesund - restaurert og i fullt seglbar stand. Også den båten har fått namnet *Uræd*, - dette for å halde namnet på den opphavlege atlantehavssegelaren i hevd. Den verna båten var i bruk som livbåt om bord i lastebåten *Godø*. Då *Godø* vart senka av ein tysk ubåt utanfor Solund i Sogn i 1917, berga mannskapet seg i land med den livbåten og ein tradisjonell, open livbåt (Ellefsen 2005).

Kaptein Brude nådde ikkje fram tidsnok til å presentere livbåten sin på verdsutstillinga i St. Louis. Livbåttypen hans var langt før si tid og fekk ikkje gjennomslag i samtida. Først langt bort i mot eit hundreår seinare har overbygde livbåtar av liknande typar blitt tatt i bruk, og då som såkalla stuplivbåtar: båtar som blir sjøsett ved fall frå eitt av fartøyet sine øvre dekk.

Fartøy på land i bruk som del av reiselivs- eller serveringsanlegg

Lakselv – ein badestamp med fiskeriregistrering: I oktober 2009 skipa Ishavsmuseet i Brandal til ishavskveld som del av den årlege Hareidstemna. Ein av deltakarane i programmet var Svalbard-veteranen, den utflytte hareidingen Hallvard Holm. I folkestimmelen i museet stakk han til meg eit avisutklipp frå *Sør-Varanger Avis* i Kirkenes med ein artikkel av Synnøve Ackermann. Artikkelen i *Sør-Varanger Avis* hadde overskrifta 'Nytt liv på land'. Der vart det lansert ei ny fartøynemning: B/S – det vil seie 'badesjark'.

For båtar flest er det om å gjere at dei er tett, slik at dei kan halde vatnet ute og vere i stand til å flyte. Badesjarken må også vere tett, men då for å halde vatnet innabords, for å kunne fungere som badestamp. Som det blir sagt i artikkelen: *'--- Når den ikke lenger greier å holde iskaldt sjøvann ute, kan den alltid bygges om til å romme varmt og deilig badevann. Kystens egen variant av den populære, finske badestampen. En gammel sliter blir et rekreasjonssted. Et spa med lukt av sjø og hardt arbeid.---*

16 TORSDAG 27. AUGUST 2009

SØR-VARANGER

Nytt liv på land



Badesjarken B/S Lakselv. Faksimile frå Sør-Varanger Avis 27.08.2009.

Badesjarken som vart presentert i *Sør-Varanger Avis* er å finne ved Lakselv Hotell i Lakselv, kommunesenteret i Porsanger kommune i Finnmark. Badesjarken har namnet B/S *Lakselv* og ber framleis fiskeriregistreringa F 110 P (*Sør-Varanger Avis* 27.08.2009.). Vatnet i badesjarken held 35-38 plussgrader, og frå badesjarken har dei badande god utsikt over Lakselv og Porsangerfjorden (Nettstad). (Artikkelen i *Sør-Varanger Avis* har gitt både ide og tittel til denne framstillinga).

Dagleg leiar ved Lakselv Hotell, Odd Jarle Johansen, var lattermild då han i telefonen fortalde om dei som var inne i bildet då hotellet overtok sjarken til bruk som badestamp. Først måtte Fiskeridirektoratet gi løyve til kondemnering. Deretter skulle Innovasjon Norge betale ut kondemneringstilskotet til eigaren. Men før det kunne skje, måtte den lokale lensmannen attestere at kondemnering var utført og at båten var søkkt eller på annan måte destruert. Då tanken om å bruke båten som badestamp kom opp, vart lensmannen betenkt. Båten kunne naturleg nok ikkje destruerast – nettopp det som lensmannen skulle attestere for at kondemneringstilskot kunne utbetalast. Ikkje rart at lensmannen vart tvilrådig. Men han valde fornuft framfor paragrafar. For å vere sikker ga han Johansen klar beskjed om at dersom han såg Johansen på fjorden i den båten sommaren etterpå, ville den same Johansen ligge svært tynt an. (Johansen: personleg fråsegn).

Isqueen: På Børøya ved Stokmarknes er fiske- og fangstfartøyet *Isqueen* sett på land og innreidd til serverings- og skjenkestad. *Isqueen* er ein tidlegare snurrevadbåt og kvalfangar. Fartøyet har framleis både fiskeriregistreringa N 92 VV og utkikstønna med konsesjonsring på plass (Eigen observasjon; nettstad). Skuta vart bygt av tre i 1953 og fekk dimensjonane 66 ft/84 brt. Eigar i 1966 var Albin Bolle med fleire i Gravdal i Vestvågøy kommune i Lofoten (Fiskeridirektøren 1966).

Isqueen er ein del av det samla serverings- og overnattingstilbodet til Vesterålen Hotell og Konferansesenter. Båt-restauranten marknadsfører seg som eit maritimt miljø, der menyane er prega av landsdelen og ressursane i distriktet. Som det heiter på nettet: '--- *markens grøde og mat fra havet* ---', - truleg med eit visst sideblikk til tittelen på Knut Hamsun sin kjende roman *Markens Grøde*. Vidare serverar *Isqueen* '--- *drikke som passer for fangstfolk* ---'. Gjester får denne oppfordringa: '--- *Sett sjøbein og kom om bord.* ---' (Nettstad).

(Sundet mellom Børøya og Stokmarknes har gitt namn til den dampdrivne veteranbåten *Børøysund* som nå tilhøyrrer Norsk Veteranskibsklub og har fast liggeplass rett ved Rådhusplassen i Oslo. I si aktive tid tilhøyrrde *Børøysund* VDS).

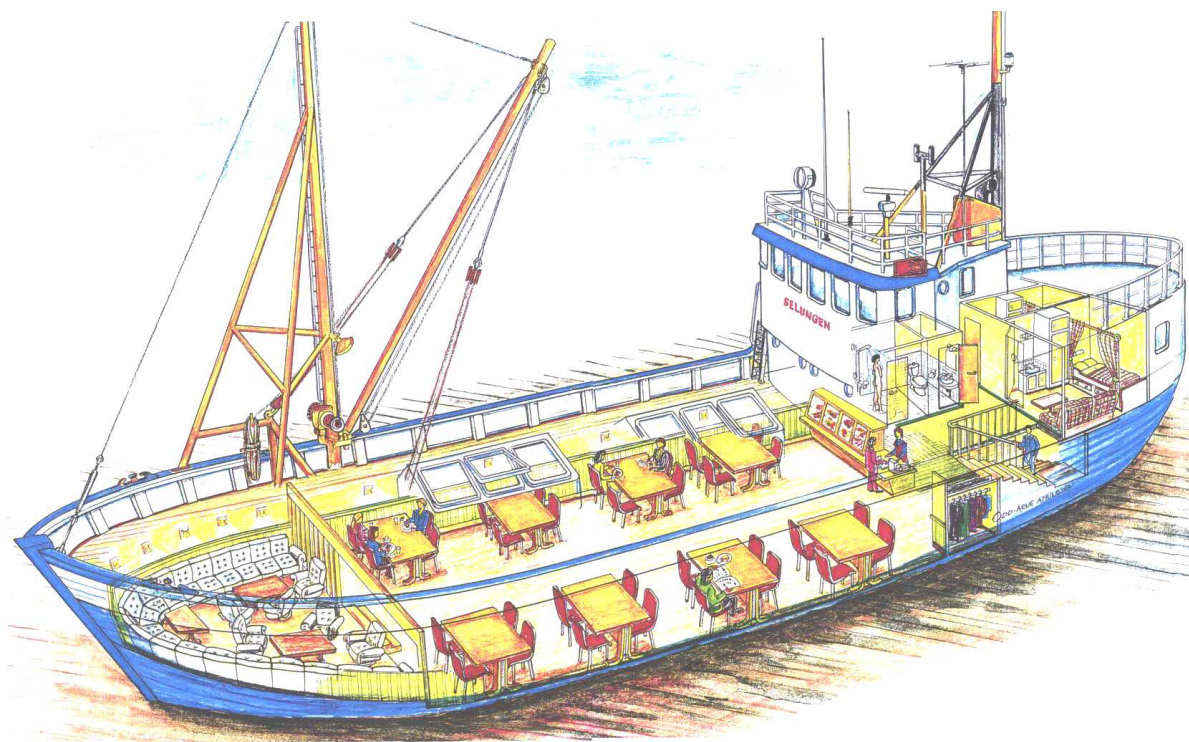
Svolværing: I Tranøy i Hamarøy kommune i Nordland – midt i nettopp Hamsun sitt rike – er ein annan kvalfangar av tre, *Svolværing* på ca 80 fot, sett på land til bruk som serveringslokale på omtrent same måte som *Isqueen* i Hadsel. Lasterommet er innreidd for servering og skjenking (Nettstad; A. Hansen: personleg fråsegn).

Selungen: Artikkelen 'Nytt liv på land' i *Sør-Varanger Avis* 27.08.2009 omtalar også lagnaden til ishavsskuta *Selungen*. Skuta vart bygt ved Grøtvågen verft på Kyrksæterøra i Hemne kommune i Sør-Trøndelag og levert i 1948. Skuta var rundt 90 fot, og tingarar var brørne Oskar, Ole, Arnolf og Jon Sandvik i Tjørvåg. I 1964 tilhøyrrde skuta ei kortare tid Rieber i Bergen, før brørne Jørgen og Bjarne Kløvning fekk hand om skuta og registrerte henne i Hareid. Fram til 1971 var skuta mest brukt til selfangst og sildefiske. I 1971 vart skuta brannskadd under eit verkstadopphald ved Fiskerstrand MV. Den brannskadde skuta vart selt til Bjørnar Mikalsen i Båtsfjord. Han fekk skuta reparert og ombygt til frakteskute -

til frakt av smolt og til utleige til fiskerioppsynet. I 1997 vart skuta selt til ny eigar i Sandefjord, men vart liggande ei tid ved verkstad i Hammerfest (Bergh 1981; Ottesen 2007).

I 1998 besøkte eg Hammerfest, og då oppsøkte eg kaia der *Selungen* låg. Ishavstønna var fjerna og frammosta korta ned. Masta var forsterka med stålstøtter, og skuta hadde fått ein større lukekarm enn det som var vanleg på ishavsskuter av *Selungen* sin storleik. Båten hadde mist preget av ishavsskute og i staden fått eit tydeleg preg av frakteskute. Slik båten framstod med sitt frakteskutepreg, verka namnet *Selungen* meir som ein leivning frå båten si fortid som ishavsskute. Folk på kaia fortalde at motoren var i ustand. Etter siste tilgjengelege opplysningar skal motoren ha vore ein firesylindra Wichmann på 400 hk (Ottesen 2007).

Eigar av *Selungen* på den tid greidde ikkje å betale for reparasjonen ved verkstaden i Hammerfest. I 2000 tok verkstaden over båten og selde den til foretaket Karens Rorbuer AS i Komagfjord i Alta kommune. Der vart *Selungen* sett på land og innreidd for servering og overnatting. Ei skisse kan tyde på at ruffen har vorte salong, lasterommet har vorte kafeteria, og akterdelen av skuta har vorte gjesterom for overnatting. (Ottesen 2007). Ved båten er det også bygt lavvo og campinghytter, og på sjøsida er det gjestebrygge. I marknadsføringa framhevar Karens Rorbuer AS arktisk lys og klima, sjøsamisk kultur og ishavskultur, blant anna knytt til ishavsskuta *Selungen* (Nettstad).



Ishavsskuta Selungen som serveringsstad i Komagfjord. Teikning gjengitt med løyve frå Karens Rorbuer AS

Nokre døme på museumsskip som flyt.

Denne framstillinga handlar om fartøy som fysisk er sett på land, anten som kulturminne eller som del av ei eller anna form for kommersiell verksemd. Ei rekkje stader rundt om i verda finst det verna fartøy som rett nok flyt framleis, men som er knytt til museum eller har gått inn i funksjon som kulturminne ved at dei er oppankra, fortøyd og ivaretatt på slike måtar at dei ikkje lenger kan reknast som fullt ut maritimt operative. I høve til overskrifta over denne

framstillinga ('Nytt liv på land') er desse fartøya helst å rekne som grensetilfelle, sjølv om dei hovudsakleg har funksjon som museumsfartøy. (Veteranbåtar som til dømes *Skibladner* og *Børøysund* høyrer ikkje naturleg heime i denne framstillinga – fordi desse båtane er maritimt operative og er sertifisert for fart med passasjerar).

Mercator - teikna av de Gerlache: Den belgiske barkentina *Mercator* vart bygt i Leith i Skottland og sjøsett i 1932. Skipet vart teikna av den belgiske adelsmann og polarforskar Adrien de Gerlache (Adrien var far til Gaston de Gerlache de Gomery, som leigde *Polarhav* av Brandal, skipper Sigmund Bøe, som ekspedisjonsfartøy til Antarktis i slutten av 1950-åra (Kjær: personleg fråsegn; Bøe 1990)). *Mercator* var skuleskip og regattadeltakar, og under andre verdskrig var fartøyet støtteskip for britiske ubåtar ved kysten av Vest-Afrika. I 1961 vart fartøyet gjort til flytande museum – først i Antwerpen, og frå 1964 i marinaen rett framfor rådhuset i Ostende (Kjær: personleg fråsegn; nettstad).

Marinefartøy: Det finst mange verna marinefartøy i mange land. Eitt av dei er den russiske kryssaren *Aurora* i St. Petersburg. *Aurora* skal ha vore i innsats blant anna i St. Petersburg under den russiske revolusjonen i 1917. Eit anna verna marinefartøy er den britiske kryssaren HMS *Belfast* i London. HMS *Belfast* deltok i slaget ved Nordkapp i jula 1943, då det tyske slagskipet *Scharnhorst* vart senka. Både *Aurora* og *Belfast* er nå sjømilitære museum (Nettstad).



HMS Belfast i London i 1987. Foto: Sefland

Isbrytarar: Blant isgåande fartøy som nå er museumsskip, er den russisk isbrytaren *Krassin*. Isbrytaren vart konstruert av Vickers og bygt i Storbritannia i 1916 for den russiske stat. Ved levering hadde isbrytaren namnet *Svjatogor*. Etter ei stor ombygging i Wismar i DDR i 1957 vart *Krassin* rekna som sterkaste isbrytar i verda. Den var nær 100 meter lang/10 000 tonn og hadde dampmaskin med yting på meir enn 10 000 hk. Men status som isbrytar nummer ein varte berre eit par år, for i 1959 tok Sovjetunionen i bruk *Lenin*, den første atomdrivne isbrytar. I vår tid er *Krassin* stasjonert som museumsskip på elva Neva i St. Petersburg (Nettstad). I Norge er *Krassin* kanskje best kjent for medverknaden i leitinga etter Nobile-ekspedisjonen ved Svalbard i 1928.

I USA har isbrytaren USN *Glacier* gått inn i marinen sin reserveflåte og er stasjonert i California. På litt sikt er *Glacier* tiltenkt ei rolle som museumsskip. Frå *Glacier* si historie er det nærliggande å nemne at isbrytaren assisterte *Polarhav* då ishavsskuta – med belgiaren de

Gerlache sin antarktisekspedisjon om bord - vart liggande fast i isen ved Dronning Maud Land på nyåret i 1959. *Glacier* hadde diesel-elektrisk framdrift på 20 000 hk, nok til å setje *Polarhav* fri frå isklemma (Bøe 1990; nettstad).

Landsett – og så sjøsett igjen

Charles Morgan: *Charles Morgan* er ein amerikansk kvalfangar som nå er museumsskip i Mystic i Connecticut i USA. Rundt 1840 var det gode tider for kvalfangst langs kysten av Nord-Amerika. *Charles Morgan* vart sjøsett i New Bedford i Massachusetts i 1841. Fartøyet vart rigga som tremasta fullriggar og fekk namn etter tingaren, ein forretningsmann med ei rekkje ulike forretningsinteresser.

I 1941 – hundre år etter sjøsetjinga – vart *Charles Morgan* sett på land i ei sanddyne og sett på utstilling som museumsskip. Etter kvart melde det seg trong for vedlikehald. Dei ansvarlege kom til at vedlikehald ville bli lettare om fartøyet vart verna flytande – eit synspunkt som det sikkert finst fleire ulike meiningar om. *Charles Morgan* vart sjøsett på nytt i 1973 – etter vel tretti år på land. Fartøyet vart restaurert tilbake til den tilstand og utrustning det hadde i 1906 (Kjær: personleg fråsegn; Leavitt 1998; nettstad).

Gypsy Moth IV: Den britiske flygar, seglar og forfattar Sir Francis Chichester (1901-1972) brukte den 54 fot lange seglbåten *Gypsy Moth IV* til ei solo jordomsegling i tida frå august 1966 til mai 1967. Einaste stopp undervegs var i Sydney. Etter reisa vart båten sett i tørrdokk i Greenwich i London, ikkje langt frå *Cutty Sark*.

Med tida kom *Gypsy Moth IV* i forfall. United Kingdom Sailing Academy (UKSA) i Cowes på Isle of Wight kjøpte båten for den symbolske sum av eitt pund og ein gin and tonic, som vart sagt å ha vore Chichester sin favorittdrink. Etter nærare førti år på land vart båten i 2005 fjerna frå dokka i Greenwich og restaurert til eit nytt liv på sjøen til bruk i alternativt ungdomsarbeid. I tida frå september 2005 til mai 2007 gjennomførte *Gypsy Moth IV* si andre jordomsegling. Chichester si seglingsrute 1966-67 gjekk sør om Kapp Horn og Kapp det gode håp. Seglinga 2005-07 gjekk 'handelsruta' gjennom både Suezkanalen og Panamakanalen (Nettstad).

Referansar

Informantar: Tormod Bartholdsen; Aslaug Nesje Bjørlo; Alester Hansen; Hallvard Holm; Per Inge Høiberg; Odd Jarle Johansen; Kjell-G. Kjær; Henrik Landmark; Webjørn Landmark; Magne Skrede; fleire informantar på Stadlandet.

Avis: Synnøve Ackermann: Artikkelen 'Nytt liv på land' i Sør-Varanger Avis i Kirkenes 27.08.2009.

E-post: Ole M. Ellefsen, Aalesunds Museum, fleire e-postar.

Nettstader:

www.norsk-fartoyvern.no

www.mjossamlingene.no

Google: HMS Belfast; Brude-egget; Sir Francis Chichester; Cutty Sark; Discovery; Gansbruket; Glacier; Gypsy Moth IV; Holvikjekta; Hurtigrutemuseet; Isqueen; Karens Rorbuer AS; Krassin; Kystmuseum; Lakselv Hotell; Henry Larsen; Mercator; Charles Morgan; Polstjerna; Stavanger; St. Roch; Svolværing; Uræd; Vasa; Vestis; Vickers; HMS Victory.

Arkivalia: Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

Litteratur:

Bergh, Richard: Ein gong ei ishavsbygd (1981).

Bøe, Sigmund: På gyngende grunn (1990).

Ellefsen, Ole M.: "Uræd". "The egg" that crossed the Atlantic (2005).

Fiskeridirektøren: Register over merkepliktige norske fiskefarkoster 1966.

Hansen, Odd M. H.: Ishavsskutenes historie (1996).

Herøy Sogelag (Tekstred.: Bjarne Rabben): Herøybåtar i hundre år (1998).

Leavitt, John F.: The Charles W. Morgan (1998).

Mjøssamlingene: Mjøsa. Årbok 1984-86.

Ottesen, Johan: Skuter på selfangst (2007).

Eigne observasjonar.

Skuter som forliste – 17.

Denne gongen har eg funne fram eit forlis,- ikkje frå Vesterisen, Austisen eller Danskestrædet, men frå Svalbard eller Nordisen.

M/K" Forland" var opphavlig bygd av tre i 1917, men ombygd og fornya i 1938, 1949 og 1953. I 1953 blei det og sett inn ny motor på 100 HK. Tonnasjen var brutto 36 og netto 13 tonn.

"Forland" var eigd av Brødrene Pedersens Fangst- og Fiskerederi v/Waldemar Pedersen, Tromsø, og hadde fiskerimerket T-174-TD. Båten var utrusta for 3 månaders fangst i Nordisen

Skipper om bord var Werner Wilhelmsen, Tromsøya og maskinist var Olav Wilhelmsen, Tromsøysund. Tilsaman utgjorde mannskapet 7 menn.

Forliset skjedde den 19. juli 1958 etter at båten vart utsett for isskruing ved Karistkabreen på austsida av Svalbard.

Totalforliset blei gjort opp med kr. 166.640,-. Oppgjeret omfatta båt med reiskap og forbruksutstyr, samt fangst og mannskapets tøy og effekter.

Sjøforklaringa vart halden for Tromsø byrett den 22. august 1958 med byfogd Kaare Hagelær som administrator og havneassistent Håvard Hansen som sjøkyndig rettsvitne, og fylgjer i si heilheft.

God lesnad!

Sigbjørn K. Rosbach Røren
Ålesund



Bilde av M/S «Forland» rett før den går ned.



R e t t s b o k
for
T r o m s ø b y r e t t .

Dommer: Byfogd Kaare Nageler.
Rettsvitne: Havneassistent Håvard Hansen, sjøkyndig,
som har avgitt forsikring før.
Sak n r. 36/1958 B.
Rekvirent: Skipper Werner Wilhelmsen, Tromsøya.
Saken gjelder: Sjøforklaring i anledning av m/k "Forland"s
forlis i isen ved Koristkabreen på Svalbard
19. juli 1958.
Til stede: Rekvirenten.
Videre møtte forsikringsselskapet Ishavet
v/Arth. Mæck v/ Thorvald Åsnes.
På vegne av m/k "Forland"s rederi møtte
den korresponderende redør Waldemar Peder-
sen.
Skipskontrollens sjøkyndige besiktigelses-
mann var varelet, men møtte ikke.

Rekvirenten fremstilte til avhør fangstmann Fredrik
Sæther og maskinist Olaf Wilhelmsen.

Rekvirenten og vitnene ble gjort kjent med ansvaret ved
å avgi rettslig forklaring og forsikring på ære og samvittig-
het respektiv ed, og formantes. Vitnene forlot foreløpig
rettslokalet.

Fremsto rekvirenten:

Werner Karles Wilhelmsen, f. 8. september 1910, ishavskipper,
bopel Brorstad, Tromsøya. Rekvirenten er uten økonomisk inte-
resse i m/k "Forland"s rederi.

Skipperen ga følgende opplysninger om skipet:

Skipets navn: M/K "Forland".

Skipets art og byggeår: Selfanger, bygget i 1917. Fartøyet
ble helt ombygget i Rognan i Salten i 1938. Videre ble det i
1949 ved Senja Slipp bygget helt nytt forskip og i 1953 ble det
ved Gibstad Slipp satt inn ny motor og bygget nytt akterskip.

Drektighet: Hak Brutto 36 og netto 13 reg. tonn.

Gyldighetstid for fartssertifikat: Til 1960.

Rederiets navn og adresse: Brødrene Pedersen's Fangst- og Fiske-

rederi, Tromsøya.

Førerens kvalifikasjoner: Kystskippersertifikat av 2. klasse utstedt i 1948.

Besetning: Fører og 6 mann.

Rekvirenten forklarte videre at det ble ført dekkedagbok ombord. Alle skipets papirer gikk imidlertid ned med skipet. Skipperen har derfor ikke hatt anledning til å ta utskrift av dagboken.

Skipperen forklarte seg deretter helt overensstemmende med den forklaring som han den 13. august 1958 avga til selsmannen på Svalbard og som denne har oversendt til retten. Denne forklaring ble deretter lest opp for skipperen og av ham vedtatt som hans rettslige forklaring. Den er sålydende:

" M/K "Forland", reder Waldemar Pedersen, Tromsø, eides
" av rederen og to brødre og var registrert i Tromsøysund
" under merke T.-174-TD. Skipet var utrustet for fangst i
" Nordisen, gikk fra Tromsø 26. juni 1958 kl. 23.00 og bereg-
" net tilbakekomst i midten av september d.å. Det hadde
" proviant og bunkers for 3 måneders tur.

" Besetningen, 7 mann, består foruten skipperen av:
" 1. Olav Wilhelmsen, Tromsøysund, maskinist, 2. Viggo
" Vilhelmsen, Tromsøysund, skytter, 3. Jarle Hansen, Tromsø-
" sund, kokk, 4. Björn Schvenke, Tromsøysund, fangstmann,
" 5. Thorvald Jensen, Tromsøysund, fangstmann, 6. Fredrik
" Sæther, Tromsø, fangstmann.

" Turen forløp uten uhell til forliset skjedde. De gikk
" opp Storfjorden og var i fangst så og si hele tiden, stor-
" kobbe og snadd til å begynne med og isbjørn etter at de
" var kommet opp i Ginevrabotnen. De gikk gjennom Heley-
" sundet 17. juli om morgenen og fortsatte fangsten til den
" 18. om kvelden. De hadde da inne 147 storkobbe, 54 snadd,
" 27 døde og 2 levende bjørn, og ca. 12000 kg spekk. Skuta
" var på det tidspunkt i god forfatning, motoren i orden,
" senderen i god stand. Isen var slakk og fin med delvis
" flore og brukket småis. Det var stille og dags var. Ingen
" bevegelser i sjøen.

" Ca. kl. 04.00 den 19. juli begynte de å gå nordover
" mot Bastinn-Syane og skulle videre til Vibebukta. Været
" var fremdeles godt og isen var slakk. Ca. kl. 06.00 satte
" det plutselig inn med skruing i isen. Isskruingen kom fra
" nordost og klemte skuta mot fast isflore omtrent rett ut
" av Koristkabreen. Hele akterskipet ble straks klemt sammen

" fra begge sider. Det var helt klart at skuta var ferdig, og
" mannskapet gikk straks i gang med å låre båtene ned på isen.
" Skipperen var klar over at det var kort tid å gjøre på. Hvis
" isen slakket ut, ville skuta synke med en gang. De fikk på
" hurtigste måte tak i så pass proviant og kôiklar at de kunne
" klare seg en stund, men da de kunne vente at skuta sank under
" fôttene på den, kunne de bare få med det nærmeste de kunne
" finne. Etter ca. 10 minutter slakket isen opp, men skuta ble
" hengende på et isflak og drev ut fra iskanten. Den tok inn
" vann etterhvert, og etter ytterligere ca. 35 minutter sank
" den.

" Da skruingen satte inn, forsøkte skipperen å bruke radio,
" men det kom ikke strøm til senderen. Enten var da batteriene
" ôdelagt eller en ledning hadde løsnet som følge av at skuta
" ble klemt sammen. Batteriene, som var helt nye og i god stand
" kvelden før, var plassert under kabyttdôrken. Senderen fungerer
" te utmerket kvelden før.

" De tok den letteste fangstbåten, fylte opp i den pro-
" vianten m.v. som var berget, og dro båten over isen mot land
" på nordsiden av Heleysund. For å komme i forbindelse med folk
" forsøkte de først å komme seg nordover mot Hinlopenstredet, men
" da de ble stoppet av is ved Langôya, reddde de tilbake gjennom
" Heleysundet, videre langs ôstsiden av Storfjorden, over fjorden
" fra Kvalpynten og ned langs vestsiden til Sydkapp. Her kom de
" i forbindelse med m/k "Andholmen" som fikk forbindelse med m/s
" "Nordsyssel" over Isfjord Radio.

" Ingen av skipets papirer ble reddet. De befant seg i en
" benk i kabytten under dekk. Under skruing hadde kabyttdôren
" låst seg slik at den måtte brytes opp med pumpepaken for at det
" skulle bli mulig å komme ned. Det var da begynt å komme vann
" i kabytten, og skuta hadde lagt seg såpass over at skipperen
" anså det for å være forbundet med livsfare å oppholde seg der.
" Tiden måtte brukes til å få med seg det nødvendigste av pro-
" viant og utstyr. Skipspapirene måtte komme i annen rekke."

Det var ingen feil eller mangler ved skipet da det avgikk
fra Tromsô. Det var umiddelbart før avgangen besiktiget av
Skipeskontrollen som hadde utstedt uttalarings-seddel.

De som hadde vakt da ulykken handte var skipperen selv,
som befant seg i tûnnen, fangstmann Sôther og Thorod Jensen og
maskinisten Olav Vilhelmsen. Alle disse 3 befant seg i rorhuset,
men hvem av dem som akkurat da hadde rortôrnet vet ikke skipperen.

Av redningsutstyr hadde fartôyet to omtrent like store

store fangstbåter. Den ene av disse hadde innenbords fastskrudd motor, mens den andre hadde påhengsmotor. Det var den siste de tok med seg. Forøvrig hadde fartøyet forskriftsmessig utstyr av livbelter, som var anbrakt lett tilgjengelig på veggen av forhuset. Det var ikke noe redningsutstyr anbrakt ombord i fangstbåtene da ulykken skjedde. Fangstbåtene hang i daviter, en på hver side av skuten. Begge båtene hadde forskriftsmessig utstyr etter Sjøvesenets forordninger. ..

Den last fartøyet hadde inne da ulykken skjedde var vel mot det halve av fartøyet's kapasitet. All last befant seg under dekk, unntatt de to levende bjørn - det var unger -, og snaddskinnene i et par tønner. Bjørningene sto i en dobbel kasse på som sto på luken. Det lå pressenning over luken, som ikke var skalket. Lukeskaft og luke var av tre.

Fartøyet ble dokksatt like før avreisen fra Tromsø, og den viste seg da å være i full orden.

Årsaken til ulykken var at fartøyet's akterskip ble klemt sammen av isen som nevnt. Isakruingen satte inn helt plutselig og må skyldes strømminger i vannet som det ikke lot seg gjøre å oppdage. Ulykken kan etter skipperens mening ikke tilskrives noen forstømmelighet eller feil fra hans eller andre av mannskapets side. Den må karakteriseres som et rent hendelig uhell. Skipperen opplyste i denne forbindelse at han har fart på Ishavet hvert år siden 1928 unntatt i krigsårene, og fra 1946 har han vært skipper.

.. Det var natt til 12. august at de kom frem til s/k "Andholmen". De gikk ombord i denne og var der en stund mens m/s "Nordsyssel" ble tilkaldt over Isfjord Radio. Da "Nordsyssel" var blitt tilkaldt, gikk de fra borde og gikk i land på Sydkappøya for å vente. "Nordsyssel" hentet dem så der neste dag den 13. august. M/K "Andholmen", som drev med juksafiske, var blitt liggende ved Sørkappøya i ca. 12 timer etter at "Forland"s mannskap var gått i land. Den lå der fordi det var for dårlig vær til å fortsette fiske. Navnet på skipperen på "Andholmen" kjenner ikke rekvirenten.

På forespørsel opplyste skipperen at det var igjen ca. ^{og drivstoffet} 3/4 av provianten ombord da skuten gikk ned. De fikk bare med seg ubetydelig av proviant i fangstbåten, samt litt kjøtt, samt to geværer og litt ammunisjon. De måtte under turen leve vesentlig av vilt - reinsdyr og sel - som de skjøt underveis.

De to bjørninger ble sluppet ut av kassen før skipet gikk ned.

På forespørsel uttalte skipperen at det ikke var noen

av besetningen som hadde nydt alkohol på det tidspunkt da ulykken skjedde, og forsviddt heller ikke ellers under hele fangstturen.

Opplest og vedtatt. Skipperen ble dimittert.

Fremste som vitne:

Frederick Halstad Sæther, 48 år, fangstmann, Sjøgt. 9, Tromsø. Vitnet er uten økonomisk interesse i m/k "Forland"s rederi.

Han forklarte at turen med "Forland" var første tur han har vært på Ishavet med selfangst. Han har dog tidligere vært med på fiske og hvålfangst ved Svalbard.

Fartøyet gikk fra Tromsø om kvelden den 26. juni 1958. Da de kom til Svalbard, gikk de opp Storfjorden og drev fangst så og si hele tiden. Den 17. juli gikk de gjennom Heleysundet og fortsatte fangsten til den 18. om kvelden. På dette tidspunkt hadde de en fangst på 147 storkobbe, 54 snadd, 27 døde bjørn, 2 levende isbjørninger og 10 - 12 tonn spekk. Det var stille og godt vær, isen var slakk og fin og det var ingen bevegelse i sjøen.

Tidlig om morgenen den 19. juli gikk de nordover gjennom isen mot Bastinøyane. Vitnet hadde på dette tidspunkt vakt og gikk til og fra på dekket og stelte med forskjellig. I rorbuset befant seg maskinisten, Olav Vilhelmsen og fangstmann Thorvald Jensen. Hven av disse som sto til rors hadde ikke vitnet da kjennskap til, men han har senere fått vite at det var maskinisten. Skipperen selv befant seg i tønna. Plutselig kom skipperen i full fart ned leideren fra tønna og ropte "stand bay for skruing". Inntil da hadde ikke vitnet merket noe usedvanlig, men nå ble skuta av isen klemt sammen og la seg over til styrbord. Vitnet fikk ordre om å purre frivakten, og deretter ble begge fangstbåtene låret ned på isen. En del proviant og køykler samt et par geværer ble brakt ombord i den ene fangstbåten, og allerede ca. 10 minutter etter at skruingen var begynt slakket isen opp igjen, og fartøyet begynte å drive av. Besetningen ble stående og se etter det, og til slutt kunne de ikke se det lenger gjennom kikkerten. Det var da ~~antagelig~~ gått ned, og dette kunne vel være ca. tre kvarter etter at isskruingen begynte. Skipperen ga så ordre til at de skulle dra mot land, og de fikk så etter en del timers forløp dratt fangstbåten med seg i land. De ble så i land i 9 døgn, idet isen først det tiende døgn slakket

så pass opp at de kunne komme ut i åpent vann. De forsøkte først å komme seg nordover til Hinlopenstredet hvor de regnet med å treffe andre fartøyer, men de kom ikke frem på grunn av is. De vendte så tilbake til utgangspunktet, og rodde derfra tilbake gjennom Heleysundet og sydover langs Storfjordens Østside til Kvalpynten. Derfra satte de over Storfjorden og rodde langs vestsiden av fjorden til Sørkapp. Der fikk de den 12. august Øye på 2 fiskeskjdyter. De rodde ut til disse, som viste seg å være m/k "Andholmen" og m/k "Høver", begge fra Vesterålen. De gikk ombord i m/k "Andholmen" som over Isfjord Radio fikk forbindelse med "Nordsyssel". Dette fartøy ventet dem så neste dag på Sørkappøya.

M/K "Forland"s radio var såvidt vitnet vet i full orden da ulykken inntraff. Om skipperen forsøkte å bruke den er ikke vitnet sikker på. Av redningsutstyr fantes ombord de to nevnte fangstbåter samt en kasse med livbelter, som var plassert på byssetaket akterut.

Fartøyet var såvidt vitnet vet i full orden ved avgangen fra Tromsø, og de hadde ikke noe uhell av noen slag før ulykken hendte. Årsaken til denne var som nevnt at fartøyet ble klemt i stykker ved isakruing. Etter vitnets oppfatning var det ikke vist noen feil eller forsømmelighet fra noen av besetningens side i forbindelse med ulykken. Det var intet som kunne gjøres for å avverge den da isakruingen satte inn helt plutselig og ulykken må etter hans mening sees som et rent hendelig uhell. Da ulykken først inntraff, ble det av alle gjort det som kunne gjøres og som tiden tillot. Den andre fangstbåten ble latt tilbake på isen, og vitnet så ikke selv hvorledes det senere gikk med den.

På forespørsel uttalte vitnet at ingen av besetningen hadde nydt alkohol under hele fangstturen.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og dimittert.

Framsto som vitne:

Olav Wilhelmsen, 45 år, maskinist, bopel Brørstad, Tromsøya, bror av rekvirenten. Vitnet er uten økonomisk interesse i m/k "Forland"s rederi.

Vitnet har ikke sertifikat som maskinist. Dette trenges ikke når maskinen er under 120 hk. og "Forland"s maskin var bare på 100 hk. Imidlertid har vitnet hatt dispensasjon fra departementet for å være maskinist ombord på m/k "Foyntøy" som

har en motor på 240 hk. Vitnet og rekvirenten elde "Foyndy" sammen i 7 år inntil 1957, og vitnet var da maskinist ombord. Vitnet har vært selvstendig maskinist på ishavsskuter siden 1934.

Vitnet forklarte seg angående selve hendelsesforløpet stort sett overensstemmende med rekvirenten hvis forklaring derfor for såvidt ble lest opp for ham og vedtatt som en del av hans rettslige forklaring. Man gjorde dog følgende endringer og tilføyelser: Det gjaldt for den å komme lengst mulig nordover for å få anledning til å fange isbjørn. Da de kom opp til Heleysundet, ble de liggende ~~de~~ se forholdene an i et par dager før de gikk igjennom. Det gjaldt å få peiling på hvordan strøm og isforholdene var før de gikk videre nordover. De fant at det så bra ut med mye åpent vann og ingen strøm, og de gikk så igjennom Heleysundet. Da de var kommet igjennom, ble de liggende ennå et par dager på den andre siden for på ny å se forholdene an. Tidlig om morgenen den 19. juli begynte de så å gå nordover mot Bastinnøyene. Været var godt og isforholdene så bra ut. Vitnet sto til rors, idet han var den av mannskapet som hadde øvelse i å gå gjennom isen. Sammen med ham i styrehuset var fangstmann Thormod Jensen og ute på dekk befant seg fangstmann Sæther. På Skipperen befant seg i utkikkstønnen og vitnet husker at skipperen ropte ned til ham og sa at det så fint ut fremover. Båten gikk da i en stor råk med åpent vann. Da satte det plutselig inn med strøm og isen kom settende. Vitnet slo da full fart foreover, men skuten klarte ikke å komme unna isen. Isskruingen klente hele akterskipet sammen og fartøyet la seg over til styrbord. Det hele gikk så fort for seg at det var ikke noe mere som kunne gjøres for å undgå ulykken. Denne må sees som et rent hendelig ubell som ingen ombord kunne lastes for. Det er alltid en viss risiko til stede for isskruing. I dette tilfellet hadde man imidlertid vært så forsiktige som råd var og søkt å bedømme forholdene så godt som mulig på forhånd.

Såvidt vitnet vet ble det ikke gjort noe forsøk på å benytte fartøyet radio da ulykken var inntruffet. Man hadde så liten tid å gjøre på at man bare måtte se å berge seg. Styrbord fangstbåt ble først låret ned på isen. Det isflaket den ble sat på ble imidlertid brukt i stykker og ble så lite at de ikke turde ta risikoen på å gå ned på den. De låret derfor babords fangstbåt som var den som de da benyttet på turen sydover.

Fartøyet hadde forskriftsmessig utstyr av livbelter og

livbøyer. En livbøye var plassert på brovingen på styre-
huset og en i akterkant av byssen. Livbelter var antagelig
plassert i hver køye. Vitnet hadde i hvert fall et i sin køye
og kan mener sikkert at de andre også hadde et hver.
En kasse til oppbevaring av livbelter var plassert på
byssetaket, men livbeltene var antagelig som nevnt pla-
sert i køyene.

Styrbords fangstbåt ble etterlatt på isen da de
dro mot land og hvordan det senere gikk med den så ikke
vitnet.

På forespørsel uttalte vitnet at det anslagsvis
var forbrukt mellom en tredjepart og en fjerdepart av
proviant og drivstoff da ulykken hendte. De fikk med
seg i fangstbåten bare 7 kg margarin og 35 kg mel, samt
18 liter bensin. Videre fikk de med seg 4 vattepper og
3 puter, 2 geværer og 50 - 60 patroner.

På forespørsel uttalte vitnet at ingen av besetningen
ombord hadde nydt alkohol under turen.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet, og dimittert.

Rettsvitnet har fått anledning til å stille spørsmål
til rekvirenten og vitnene og hadde ikke ^{no} bemerke til de
protokollerte forklaringer.

Rettsmøtet har vart fra kl. 10.00 til kl. 15.00
med 1/2 times pause. Dommeren fastsatte rettsvitnet salær
til kr. 36,- trettiseks kroner.

Retten bevet.

Kaare Hageler

Håvard Ransen

Rett avskrift:

M. T. T. T.
den.

Henrik Landmark i Vesterveg – del 1 av 3

Sommartur til Eirik Raudes land.

Av Henrik Landmark

Sommaren 1990 høvde det seg slik at eg fekk anledning til å vere med på ein tur til Eirik Raudes land på nordaust-Grønland.

Eg har alltid hatt lyst til a reise ein tur gjennom dette store område, og få sjå desse stadane der folket her fra Sunnmøre bygde seg hytter og levde som fangstmenn, året i gjennom.

Det var Ragnar Thorset som arrangerte tur til Grønland med skuta si «Havella». Det er ei mindre skute på ca 60 fots lengde. Den hadde ikkje rom til meir enn 10 personar, difor vart billetten heller kostbar, men med gode venners hjelp vart det ordna slik at eg kom med på turen.

Dei som var med til Grønland var: Ragnar Thorset, skipper. Audun Gården, styrmann. Eirik Thorseth, matros.

Jona Karlsbakk Torske, Sunndalsøra. Turid Karlsbakk Hoggen, Ørsta. Rolf Rørvik, Stjørdal. Petter Sandvik, Ålesund. Arne Narud, Blommenholm. Svein Roger Ivarsen, Molde. Henrik Landmark, Brandal.



Seint på kvelden den første august, løyste vi trossa og gjekk ut frå kaia på Håholmen i fin kveldsol. Det var havblikk, og Hustadvika låg speilblank da vi stemde til havs. Alle passasjerane var spent på sjøverken og hadde utstyrt seg med sjøverktablettar og plaster til å feste bak øyra.

Dei to damene som var med på turen, var døtrer til Jonas Karlsbakk fra Ørsta. Karlsbakk overvintra her som fangstmann i to perioder. Først med "Hird" ekspedisjonen 1927 til 1929 og sa med «Møre-Grønlands ekspedisjonen» 1930 til 1932. Han var med å fangsta heilt frå Kapp Mary på Claveringsøya og til Antartichamna på Scoresbylandet.

På overfarta til Jan Mayen hadde vi for det meste fint ver, blå himmel og stilt på havet. Siste natta før vi kom oppunder Jan Mayen fekk vi kuling, til dels stiv kuling. Vi gjekk for det meste med sakte fart og skuta rulla voldsomt. Tidleg på morgenen fekk vi sjå i Beeren berg. Som vanleg var fjelltoppen innpakka i skodde. Ettersom vi nærma oss landet, fekk vi livd av det og det stilna heilt av. Skodda letta også utover dagen og det vart sol og fint ver. Vi var inviterte til land og vi vart godt mottekne der.

Seint på kvelden, søndag den 5. august, seilte «Havella» ut frå Jan Mayen med kurs for nordaust-Grønland.

Vi hadde hatt ein hyggeleg dag i land saman med mannskapet på stasjonen. Vi vart rett nok mottekne i fjøra av mannskap med våpen. Men vi fekk snart greie på at årsaka til det var at ein stor isbjørn rusla rundt i nabolaget. Så ingen fekk gå utandørs utan våpen.

Veret hadde utover dagen stilna av og då vi runda sydspissen skein sola frå skyfri himmel. I mange timar utover natta kunne vi sjå fjellet, Bjørneberget, i horisonten rett bak oss. Dette fjellet er som oftast innepakka i skodde, så det er ikkje alle sjøfarande folk som er så heldige som oss.

Med sine vel 2200 meter er ikkje dette berre Norges einaste vulkanfjell, men det er også eitt av Norges høgste fjell.

Det er ikkje meir en 20 år sidan at denne vulkanen hadde eit utbrot.

Det var forøvrig «Polarbjørn» frå Brandal som kom forbi her i september 1970 og fekk sjå at vulkanen hadde eit kraftig utbrot som også førde til at besetninga på Jan Mayen vart evakuert. 12 timar etter at vi forlet Jan Mayen møtte vi dei første isflaka. Dette var eit lite isbelte som vi gjekk lett gjennom.

Men klokka 18 mandagskvelden gjekk vi inn i sjøve drivisbeltet, som vi brukte ca. 6 timar på å kome gjennom. Vi hadde framleis lukka med oss. Gamlekarane snakkar om at dei kunne, bruke 6-7 dagar på å kome igjennom drivisen. Ja, det har visstnok hendt, år om anna, at ikkje skuta kom gjennom idet heile.

Rundt midnatt fekk Audun, som stod på utkik i tønna, sjå i fjella som steig opp av horisonnten.

Vi kom under land på vel 73 grader n., men vi hadde tenkt oss lenger, så vi fortsette for full fart utover natta. Landet vi reiste forbi hadde kjende namn, så vi var heile tida på utkik.

Den sjuande dagen etter at vi seilte frå Norge var vi på 74 grader nord. Veret var framleis fint; havblikk, solskin og varmt. Vi passerer nokre storisar og eit svært isfjell som står på grunn.

Komne på 74 grader og 30 minutt nord, kursar vi inn mot Germaniahamn på Sabineøya. Lenger mot nord skal vi ikkje.



«Havella» før avgang Håholmen.

Dette var den nørdeste fangst-stasjonen sunnmøringane overvintra på. Vi kastar anker og går i gummibåten.

Det er med store forventningar vi går i land på denne historiske staden. Finst her enno spor etter «Floren»-ekspedisjonen som kom hit i 1908?

Det står framleis ei hytte i Germaniahavn. Men er den norsk? Og kan det verkeleg vere den som «7 de juni» ekspedisjonen bygde og gjorde seg nytte av i 1909-1910? Vi er spente og nysgjerrige i det vi stig i land frå gummibåten.



Den Danske hytta i Germaniahavn.

Landet her så langt mot nord, verkar spesielt snautt og daudt. Men ikkje heilt, her veks ein sort lyng mellom småsteinane, som forsyne med blomstrar med fargar i gult og rosa.

Vi tek lemmane frå vindauga og stig inn. Men vi ser snart at dette ikkje kan vere hytta som «7 de juni» karane bygde. Denne hytta er dansk. Litt skuffa ruslar vi rundt i terrenget og finn snart tufta etter den andre hytta. Ein god del jernskrap ligg rundt omkring, enkelte ting verkar kjende, mellom anna ein skolest som ligg her. Den er sikkert teken med frå Brandal.

Litt utanfor tufta kjem vi over eit handspel. Dette må ha vore tenkt til å drage på land ei av skutene med. Helst er det vel «7 de juni» sitt. «Floren» karane brukte gangspel. Men dette er tillaga for to handsveiver. - Men i alle fall, dette høyrer heime på Ishavsmuseet. Her som det ligg er det berre skjemmande i naturen. Det var utantor her, i fjorden mellom Sabineøya og Kvalrossøya, at to mann frå «Floren» gjekk gjennom isen og drukna då dei var på jakt etter ein isbjørn.

Kvalrossøya er ei fin lita øy. Vi har tenkt oss på land der. Litt før kl. 24 går vi i land, i strålende midnattssol. Vi har med oss to termoskanner med kaffi - og har tenkt oss heilt til toppen av øya. Her er ei lang skrånande strandlinje med stein som rullar under føtene, så vi kavar litt før vi kjem oss på fast grunn.

Ein liten hareflokk ser forskremde på oss. Dei er så nysgjerrige når dei ser oss tobeinte, at dei strekker seg og går på to dei også.

Etter ei heller makeleg oppstigning, er vi på toppen. Her er ein fint oppmura varde. Det var vel mannskapet på «Alabama» som bygde denne varden etter at dei tidlegare hadde forlist skuta si i isen. Her vi står kan vi sjå nordover til Shannon Øy, derifrå kom desse karane vandrende over isen og bygde denne varden slik at sjøfarande folk skulle forstå at her var folk i havsnaud.



«Havella» til ankers ved Eskimones.

Veret er framleis fint, sola skin og ingen av oss har lyst å gå til køys. Vi ruslar ombord og går over fjorden til Kapp Wynn på Wollaston Forland. Vi har lenge sett på dette merkelege raudbrune fjellet. På ei slette under fjellet står ei hytte. I dei danske listene over hyttene, er denne nemnd som Liavåghytta. Og det stemmer nok. Dette er ein av bistasjonane til «Floren»-karane. Hytta er lita og skral. Merkeleg at ikkje stormane har blese henne ned for lenge sidan. Her har nok vore fangsta rev for ikkje så altfor lenge sidan, for vi finn ein del fellepinnar i terrenget.

I det vi skal gå rundt kappet med «Havella», vert vi var ein stor stein som står aldeles på bikken oppe på eit platå i fjellet. Vi pratar om at det skulle ha vore lett å skubbe denne steinen utfor fjellet. Ettersom vi rundar kappet, kjem andre steinar som også står på høgkant, til syne på same platået. Det liknar mest på folk som går rundt der oppe.

Dette synet fasinerte visst «Floren»-karane også, for i dagboka til Adolf Brandal finn vi dette avsnittet: - *Der ligger en sten på toppen af en liden fjeldspids. Vi havde store tanker at kunde vi nå opp til den, skulde vi vælte den ned. Veien oppover gikk det nokså lett, vi måtte passe på at undersøge fjeldknatterne vi steg på, da fjeldet er så forvitret og sønderfrosset, at store partier styrter løs ved den minste berøring. Da vi nådde opp, viste det sig at være en umulighed at rokke stenen, den var nok for stor. Lenger oppe står to skarpe stene, den ene lidt større og tykkere end den anden, de har fået navnet «Apostlene.»* -

No går vi til køys. Vi må prøve å få oss nokre timar med søvn. I morgon tidleg er vi i Daneborg. Der skal vi i land og helse på folka i den danske Sirius-patruljen.

Tidleg om morgonen ligg vi for anker utanfor Daneborg. Det vart ikkje mange timar søvn i natt heller. Men det lyt no berre so vere. Her er so mykje interessant å sjå og oppleve at helst so skulle ein ha vore vaken døgnet rundt. På dei få timane eg var i køya, så har vi seilt forbi Kapp Herschel. Det var leit. Eg skulle so gjeme ha vore i land på denne staden som var Andresen sitt land. «Greven på Kapp Herschel» som han vart kalla.

Eg er åleine på dekk, denne tidlege morgonen. Rormannen har også gått til køys. Eg brukar kikerten og ser nøye over staden Daneborg. Her er fleire hus, lange barakker og mindre lagerhus. Her er mykje hundar som ligg faste i lange lekkjer. Det ser ut som at kvart hundespann ligg for seg. Det danske flagget blafrar i vinden på ei høg flaggstang. Eg kan ikkje late vere å tenke på at dersom domen i Haag hadde gått den andre veien, så hadde det vore det norske flagget som var heist her no.

Her er god orden, reint og fint. Men så er no dette ein militærleir. Det er den danske «Slædepatruljen Sirius» som held til her. Dei har oppsynet med denne enormt store delen av Grønland som har status som nasjonalpark. Dei patruljerer med hundesledar denne strekninga som går frå Scoresbysund til Hall Land på Nordvest Grønland.

Vi vert invitert på land til kaffi og kaker. Vi er den første båten som gjestar dei i år, så nysgjerrige er dei nok. Men disiplinen er god, så det er berre sjefen som snakkar med oss. Dei andre styrer kvar med sitt.

Etter å ha sett oss rundt i leiren og snakka litt med hundane, så dreg vi ombord igjen. Zackenberg er vårt neste mål. Her skal det vere ei lakse-elv som det har gått gjetord om. I denne elva fiska gamlekarane så mykje laks at dei til og med brukte den til hundefor. Sjølve hytta Zackenberg vart ein overraskelse. Ho var både stor og fin og godt utstyrt. Det er tydeleg at Sirius-patruljen brukar denne hytta på turane sine. Her er også to mindre hytter.

Sjølve terrenget består av store opne vidder inn under fjellfoten. Det kan sjå ut som eit fint jaktterreng. Men her er utruleg mykje jernskrot. Store haugar med gamle rusta jernfat. Det er til å spekulere seg både gule og grøn på korleis i all verda dette har hamna her. Det er i alle fall utruleg at ikkje Sirius-patrulja, som skal ivareta denne nasjonalparken, har ordna opp i dette.

Ein moskusokse ligg daud oppe ved elva. Han kan ikkje ha lege der så lenge, for det ser ikkje ut til at verken fugl eller andre rovdyr har ete på han.

Vi likte oss godt her. Men den store laksemengda i elva, den såg vi ikkje. Antakelig så var vi ikkje her på rette tida.

Seint på kvelden lettar vi anker og går vidare innover fjorden. Moskusheimen på Revet er neste stopp. Her imponerer fjella igjen. Ikkje berre med høgda og dei fine tindane.

Men like mykje med fargevariantane. Her er også ein tind med ei fin kvit stripe som går på skrå nedover.

Her får vi sjå moskus for første gong. Det er ein flokk på ti-tolv dyr som går og beitar ovanfor hytta. Dei legg knapt merke til oss

inntrengjarane som kjem på besøk.



Moskusheimen på Revet.

Her i Moskusheimen er det mange kjende fangstfolk som har halde til. Og her har det sikkert vore rikeleg med vilt. Det vitnar dei mange haudeskallane av moskus om, som ligg rundt i terrenget.

Det er det tronge sundet mellom Tyrollerfjorden i nord og Claveringsfjorden i sør som skil Claveringsøya frå fastlandet. Og dette sundet er det som har namnet «Revet». Her er så grynt at ingen båt kan passere, så vi må snu og gå same veien attende.

Det tek mange timar å gå ut igjen Tyrollerfjorden og kome rundt Claveringsøya, så her er det berre å gå til køys og prøve å få seg nokre timar med søvn. Tidleg på morgonen kjem vi til å runde Kapp Mary. Eg gler meg til å kome i land der.

I natt gjekk vi forbi Kapp Mary. Køya er verkeleg eit problem for meg. Eg skulle ha venta med å sove til eg kom heim igjen. Det var meininga at vi skulle stoppe der. Men då Torseth fekk sjå i kikerten at hytta var nedriven og at der låg igjen berre noko skrot i tomte, så bestemte han seg for å gå forbi. Tenk det. Thorseth og eg har tydelegvis ikkje same oppfatning av kva for nokre stasjonar som er mest interessante.

Det var Webjørn Landmark som bygde hytta her i 1909 og sidan har dette terrenget og denne hytta vore brukt av mange ekspedisjonar. Eg skulle så gjerne ha rusla litt i terrenget her.

Den neste stasjonen vi kom til var Elfsborg. Eit merkeleg terreng. Hytta på ei slette nede ved sjøen, så ein trang dal langt bakover. Omlag 200-300 m frå denne sjøen er denne dalen stengd av 4 store runde haugar. Det kan likne på ei borg. Eit festningsverk som er laga av menneske. Men det er det nok ikkje. Det er nok berre naturen som er slik. På ein av desse haugane står ein ring av gamle rusta jernfat. Kvar i all verda kjem alle desse fata ifrå? Slik var det i Zackenberg og slik er det her.

Eg tek meg ein tur opp på denne haugen for å kike på dette. Og då vert eg var at her har vore andre folk også som har samanlikna dette med eit festningsverk. For inne i denne ringen av jernfat ligg ein dunge med tome hylser, sannsynlegvis frå eit maskingevær.

(Merknad: Etter at manuskriptet var ferdig, har Henrik limt inn ein lapp der det står: Det som vi trudde var Elfsborg, viste seg og vere Daumansbukta).

Dette terrenget brukte også Jonas Karlsbakk, og damene leitar ivrig rundt i hytta om dei kan finne spor etter far sin.

Over fjorden kan vi sjå til Finschøyane. Der var det at «Hird», båten som Karlsbakk nytta, dreiv i fjøra og vart til vrak. Vi skal leite etter den seinare. Men først tek vi turen inn til Eskimones.

Igjen eit merkeleg terreng. Ei lun vik inne mellom to lave berg åsar. Med sandstrand lik den finaste badestrand i syden. To vrak av nokre mindre båtar ligg delvis nedgravd i sanden. Hytta står ca 50-60 meter inne på land.

Dette er ein dansk stasjon. Eg kjenner ikkje til at dette terrenget har vore brukt av nordmenn. Danskane hadde også radiostasjon her. Eg meiner å ha lese at tyskerane gjekk i land her i siste krigen og at dei brende alt utstyret her. Og det kan nok stemme, for framfor hytta finn vi restane etter eit stort bål, og mellom jernskrotet i bålrestane finn vi både ein dynamo og andre ting som kan minne om radioutstyr.

Veret er framleis fint og vi retteleg kosar oss her på denne fine stranda. Like bak hytta finn eg haudeskallen av ein moskusokse, eg synest at den skjemma naturen her, så den tek eg med om bord. Men i livd ved hytteveggen står to gule roser på lave stilkar, dei får stå i fred.

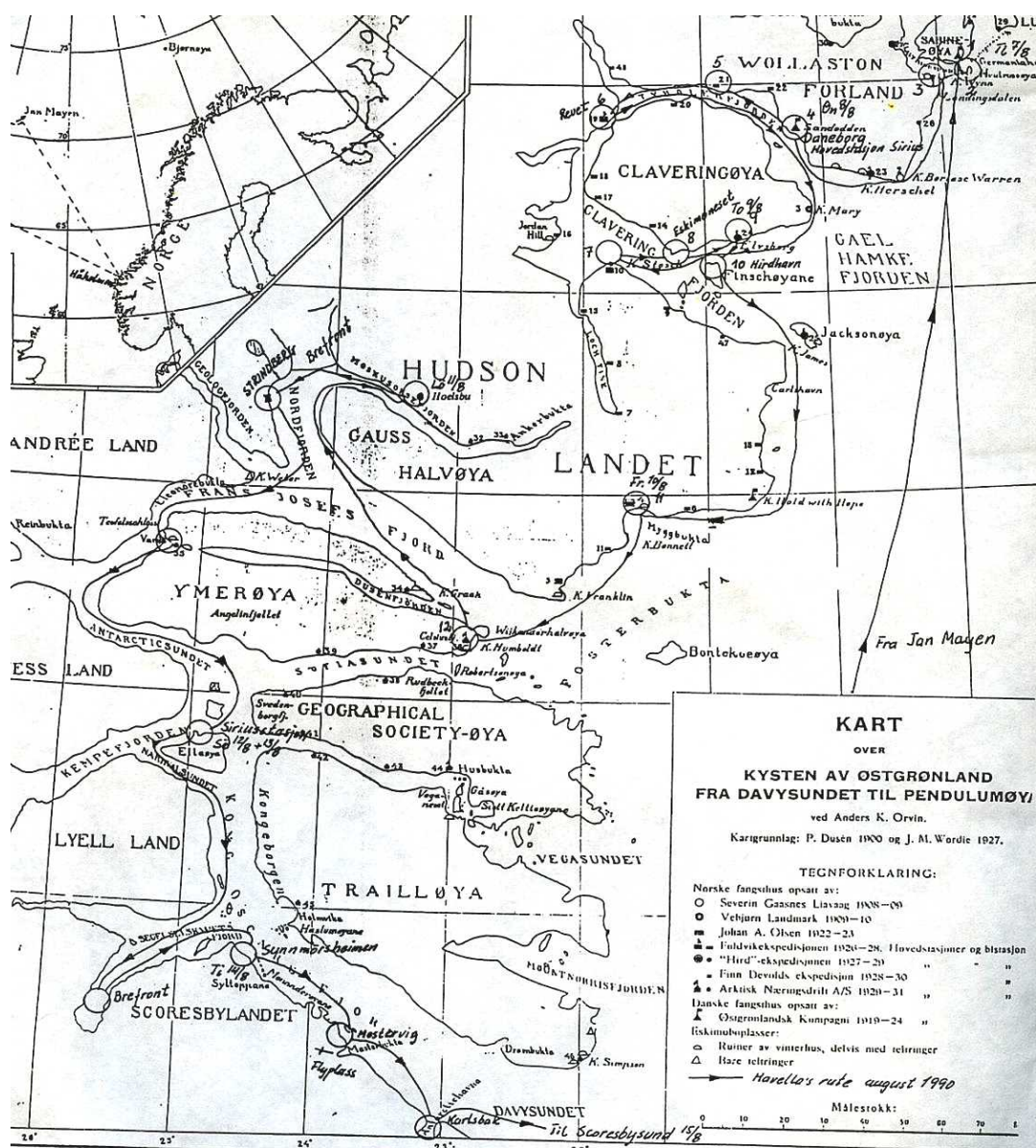
Seint på kvelden kursar vi mot Hirdhamna på Finschøyane. Vi går heilt oppunder berget og ankrar. Vi har tenkt å leite etter vraket av «Hird» her. «Hird» var ein 49 fots dekksbåt som i

1927 gikk med 6 mann som skulle fangste på Aust-Grønland. Båten var så lasta med alt utstyret dei skulle ha med seg, at skipskotrollen i Ålesund prøvde å stanse dei. Men dei gikk ut om natta og kom seg omsider til Claveringsøya og landar på Capp Mary, og finn huset til Webjørn Landmark. Det merkelege er at berre 2-3 dagar etter at dei var komne hit, så kjem «Fangstmand» inn frå havet. Dei bestemmer seg for å bygge ei hytte på Kapp Herschel og legge båten i vinterhamn på Finschøya. Men uheldigvis så fekk dei ein orkan i slutten av august som slengde «Hird» på land og ho havarerte der-.

No er vi komne hit og skal prøve å finne vraket etter så mange år. Vi har med oss eit bilete som syner vraket som ligg i fjøra. Vi prøver å samanlikne biletet med terrenget, men det er ikkje så lett. Vi er ute med småbåten fleire gonger - og til slutt så lukkast det. På 3-4 meters djup kan vi sjå nokre bordbitar. Eirik har med dykkerdrakt og han gjer seg klar til å dykke. Litt tilsies for dei første funna, finn han kjølen og restar av spanta. Enkelte småting tek han opp som vi tek med oss heim.

Før vi er ferdige er klokka langt over midnatt, vi tek opp ankeret og går ut fjorden. I morgon skal vi ankre i Myggbukta, sjølv hovudbasen for alt det spennande som skulle hende her i 1931.

Framhald i neste utgåve av Isflaket.



Ishavsskuta *Espenesvåg* av Gratangen – retting og tillegg

I artikkel i tidlegare utgåve av *Isflaket* omtalte vi skipsbyggjar Nils Skandfer i Kulstadsjøen og ein del av båtane som han bygde. Ein av desse båtane var ishavsskuta *Espenesvåg*, som var i eige hos Oluf og Henrik Mikalsen i Gratangen. Skuta bar i den tida fiskeriregistreringa T 52 G.

Vi hadde ikkje kjeldegrunnlag for noko anna enn at *Espenesvåg* som ny vart levert til Oluf og Henrik Mikalsen i Gratangen, dei eigarane som er kjende for å ha drive ishavet med skuta. Men ein person med ei heilt anna og mykje betre innsikt i *Espenesvåg* si historie har gitt redaksjonen for *Isflaket* ny kunnskap om skuta. Personen er Sverre Nordmo, nå sakshandsamar ved avdeling for fartøyvern og tekniske kulturminne hos Riksantikvaren. Han var tidlegare styrar ved Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Gratangen. Nettopp Gratangen var heimstaden til *Espenesvåg* mykje av den tida skuta dreiv ishavet.

I den såkalla forbodstida 1916-27 var produksjon og omsetjing av brennevin og vin heilt eller delvis forbode i Norge. I den tida fekk ikkje dei vinproduserande landa i Sør-Europa selje alkoholhaldige drikkevarer til Norge. Til gjengjeld la desse landa høg toll på import av fisk frå Norge. Dette gjekk ut over kystdistrikta, der det vart tronge tider.

Mange i kystdistrikta som vart råka av vanskanen for fiskeeksporten, søkte andre vegar til inntekt. Ein av dei gjekk gjennom brennevinssmugling. På kysten av Trøndelag vart Frøya ein innfallsport for smugling til Midt-Norge. Då *Espenesvåg* var ferdig frå båtbyggjeriet i Kulstadsjøen i 1920, vart skuta levert til ein fiskebåtreiar og storsmuglar på Frøya. I 1929 vart den same storsmuglaren dømt for aktiviteten sin. I samband med rettssaka opplyste ein medeigar i *Espenesvåg* at skuta hadde forlist. I realiteten var skuta då seld til Gratangen.

Espenesvåg vart på eit seinare tidspunkt forlengd, - det skjedde på Rognan. Då garneringa vart saga av og riven frå, skal det ha dukka opp ei spritkanne mellom spanta. Kva skuta hadde vore brukt til, kan ein lett tenkje seg.

Vi takkar Sverre Nordmo for retting og utfyllande opplysningar. Redaksjonen er takksam for alle innspel av liknande art.

Magnus Sefland

«*Espenesvåg*»

Foto: Harstad
Tidende



Torskemølje

Fredag 5. mars var det torskemølje med 42 deltakarar på Ishavsmuseet. Det som stod på programmet var filmframsyning, foredrag og mat.



Filmen vart teken opp av havforskar Thor Iversen i 1935-36 og viser torskefiske, håkjerringfiske og forskningsfiske på det nordlegaste fiskefeltet i verda. Filmen viste og glimt frå Svalbard og Jan Mayen.

Deretter heldt Harald Knutsen eit interessant og lærerikt foredrag om torskefisket med attersyn heilt tilbake til norrøn tid. Han forklarte kor avgjerande fisket av torsk og handelen med torsk var for busetnaden på kysten og framveksten av byar som Bergen og Trondheim og naturlegvis Ålesund og Kristiansund.

Det kunne ha vore nærliggande å miste konsentrasjonen dei siste minutta av foredraget når dei liflege duftene frå torskebuffeten steig opp frå første etasje. Men Knutsen takla det også utan problem.

Godt svoltne kunne så folk forsyne seg med fiskesuppe, fersk torsk, kams, rogn, smørdampa gulrot, brokkoli, kokte poteter, sandefjordsmør og flatbrød. Alt godt laga til av kokk Sivertstøl på Hareid hotel.

Mange let delikatessene frå havet få følgje av toscansk kvalitetsvin, importert og presentert av Eldar Hareide. Det var eit ypparleg følgje.

I vinter har det vore gjort ein god arbeid med å ta mot, registrere og stille ut nye ting som har kome til museet. Det har også vore arbeidd med å vedlikehalde og forbetre samlingane. Kjøkenet har fått ei etterlengta ansiktsløfting. Det kan nemnast at utstillingane i Aarvak-huset er i arbeid.

Den 17.april vert det konsert i Aarvak-huset med Strings Unlimited og Vox Virorum. Seinare på året kjem fleire konsertar og ei kunstutstilling.

Digitalisering av film og foto.

Før sesongen startar og Ishavsmuseet opnar dørene 1. mai vil det vere på plass datamaskinar med flatskjerm i museumslokala. På dei vil det bli viste filmar og bilete utan avbrot. Det er eit nytt tilbod for publikum.

Ishavsmuseet har meir enn 40 filmar og mange tusen bilete i samlingane. I vinter har det vorte arbeidd med å overføre filmane frå VHS-format til DVD. Dette vert gjerne kalla digitalisering. Det inneber at filmane vert meir tilgjengelege og meir brukte. Og det inneber ei sikring av filmane i den forstand at om VHS-kassetten skulle bli øydelagd, så har vi den både på DVD og på datamaskin.

Tidlegare var dette arbeid som laut setjast vekk til profesjonelle firma og betalast for. Ved hjelp av fri programvare og med ei minimal investering i utstyr, gjer no Webjørn Landmark dette arbeidet sjølv.

(Interesserte kan få tips ved å vende seg til Ishavsmuseet.)

Den eldste filmen i samlingane er frå 1924. Filmane viser selfangsten, fiske ved Grønland og aktivitetar på Svalbard.

Mellom dei som har laga filmane, er den kjende zoologen og filmmannen Per Høst og havforskararen Thor Iversen.

Arbeidet med å skanne inn foto til Ishavsmuseet si etter kvart store, digitaliserte fotosamling går også sin gang.

Ishavsmuseet tek gjerne mot fleire foto og filmar slik at vi kan sikre materialet for ettertida.

Generøs gåve frå Else Karlsen

Ishavsmuseet har motteke ei stor og generøs gåve frå Else Karlsen i Brandal, nemleg arkivet til reiarlaget Martin Karlsen A/S. To dagar tok det å grovsortere og frakte materialet frå kontoret til museumsbygningen. Det fortel Webjørn Landmark – dagleg leiar ved Ishavsmuseet.

Neste steg vert å finsortere materialet og arkivere på ein slik måte at det kan kome til nytte for historikarar og forskarar som i framtida vil skrive om selfangstnæringa. Frå før har Ishavsmuseet i beste fall notat som er gjorde på grunnlag av noko av dette materialet. Dette er dei uerstattelege originaldokumenta.

Webjørn Landmark seier at overføringa av Martin Karlsen A/S sitt arkiv i stor grad styrkjer Ishavsmuseet sin plass som dokumentasjonssenter for selfangsten og andre polare spørsmål. Han seier vidare at det vil ta noko tid å ordne dette store arkivet som femner om tida heilt tilbake til 1920-talet, kanskje endå lenger. Så vil det få sitt eige rom på Ishavsmuseet. Først då vil det bli tilgjengeleg etter avtale.



Else Karlsen ved deler av arkivet som har kome til museet.

Polarbøker til sals.

Ishavsmuseet har eit bra og aukande utval av nye og ikkje fullt så nye polarbøker; om lag 25 titlar. Vi trur dette er eit nyttig tilbod for den som er interessert i slikt stoff. Nokre av bøkene ligg ute på Ishavsmuseet si heimeside på internett og kan tingast der. Fleire vil bli tilgjengelege der om kort tid. Men førebels må dei fleste kjøpast over disk i museet. Eller ein kan bestille bøker over telefon.

Ladespolen

Turane i Danskestretet – eller Stretet som det vart sagt til dagleg – kunne vere langvarige. Det kunne ta si tid å fylle opp med skinn, spekk og håkjerringsolje. Og det kunne røyne på både på den eine og den andre måten. I 1960 var det siste året det var norsk selfangst i Stretet.



Trygve Riise frå Hareid - som seinare arbeidde mange år i Hareid kommune - var med Fangstmand det året. Han fortel: - Avtalen var slik at dei som gjekk av vakt kl 0200 skulle ha klar anten speilegg eller pannekaker til dei som skulle overta vakta, - Og ei natt serverte eg speilegg til karane som skulle på. Og ein kar åt fire stykke. Eg spurde han om han ikkje skulle ha eit par stykke til. Då kom det kontant: - Nei, et eg fleire no, so ryke ladespolen.

Ein typisk fangstmann

Isflaket har om lag 500 abonnentar, ikkje berre på Sunnmøre, men også i andre deler av landet. Ja, der er nokre i utlandet også. Nokre er gamle fangstfolk. Andre hadde far, bestefar eller andre i slekta på selfangst. Atter andre er interesserte i polarområda av andre grunnar.

Kåre Storås som bur i Eidsdal i Norddal kommune på Sunnmøre, høyrer til den første gruppa ovanfor. Han hadde tolv turar på ishavet. Alle turane – med eitt unntak – var på Newfoundland-feltet. Siste turen hans var i 1973.

No er han pensjonert gardbrukar og ser tilbake på tida som fangstmann med stor glede. Det var kjekke folk å vere i lag med om bord. Og det var utsikter til å tene seg bra med pengar om fangsten slo til. Det kunne vere godt med ekstra kontantar i tillegg til gardsdrifta.

Første turen var med Polaris i 1962. Peter P. Brandal var skipper og Arnljot Brandal skyttar. - Han Peter likte eg godt, han tok godt vare på oss mannskapet slik at oss kjende oss trygge, seier Kåre.

Han hadde fleire turar med Polaris. Seinare var han med både Jan Mayen og Melshorn. Beste turen hadde han i 69 eller 70 med Melshorn. Om bord der var Nils Pilskog skipper og Reidar Pilskog fangstleiar. - Flinke folk, dei hadde alltid gode turar, fortel Kåre.

Åra på ishavet var ikkje så dramatiske. Det kunne vere ein spekkfinger og den type ting. Og der var mange pussige episodar å tenkje tilbake på. Som då dei eit år låg lenge fastfrosne med Polaris nokså nær land på Newfoundland. Det vart lange dagar. I all løynd gjekk dei over isen til lands og henta post. Det var ulovleg, og skipperen fekk ikkje vite om det før der kom post også til han. Men også det gjekk bra.

Men overseglingane kunne vere tøffe. Som då Kåre i 1968 var med skuta Jan Mayen av Ålesund. Med kurs for Newfoundland-feltet i mars månad kom skuta inn i eit uvêr på 30 grader vest. Dei fekk knust frontrutene på brua og antennene vart rivne lause på rorhustaket. Diverse instrument fekk vasskader. Skuta gjekk inn til Torshavn på Færøyane for reparasjonar. Det tok så lang tid at Jan Mayen gjekk til Vesterisen staden. Det vart som nemnt Kåre sin einaste tur dit.

Den tida selfangsten var ei levande næring, var det vanleg å kombinere gardsdrift med fangst og fiske. Slik sett er Kåre Storås ein typisk og fin representant for fangstfolka som for i ishavet før i tida.

Då bjørnen besøkte Fjellvika på Hareid

I mine gutedagar på Brandal - årstalet husker eg ikke så nøye, men i åra 1905-1908 kom selfangarane heim frå isen i slutten av slåtten.

Når dei kom innfor Kvitneset, var det salutt og skyting til dei kom seg inn til Brandal, og då var vi gutungane på pletten for dette var stor stas.



På Minnabuda vart det halde levande isbjørnar, ein 7-8 stykke, så det var bjørnebrøl uten like, helst når dei skulle matast.

Dei var i store kasser og skulle sendast til dyrehagen Hagenbeck i Tyskland.

Ein morgon hadde ein isbjørn slått seg ut av kassa, og var sporlaust forsvunnen.

Alle skuter og båtar vart sende ut mot Kvitneset og nordover, for det blei sagt at alle isbjørnar går mot nord. Andre søkte på land.

Vi gutungar skulle halde oss inne for låste dører, men det klarte vi ikkje, og såg vi en sau i fjellet var det isbjørnen.

I Fjellvika mot Hareid gjekk Kristian Saltre og slo gras om morgonen. Då såg han at ein sau gikk ned i slåtteeenga, og med ljaen i handa rusla han ned og ville jage sauene, men den gikk unna og ned mot sjøen, og med eit brøl kasta den seg i sjøen. Då såg han at det var ein isbjørn.

Straks etter kom ein av båtane, og det blei eit jag mot nord så den var nesten ved Eltrane før dei fanga han og brakte den tilbake til Brandal.

Minnabuda brann opp i 1916, men Huldabuda ved sida står den dag i dag.

BJ.B/EB

Selfangstinspektør-rapporten om M/S Kvitungen

Tidleg i mars i år vart det meldt at Troms Politidistrikt hadde gitt skipper Karl Fr. Angelsen 30.000 i bot og reiarlaget Polardrift 70.000 i bot for å ha brukt ulovlege fangstmetodar på M/S «Kvitungen» sitt tokt i Vesterisen i april-mai i fjor.

Skipper Karl Kr. Angelsen seier til Adresseavisen at han ikkje vil godta bota.



Politiet meiner fangstmennene krøkte sel utan at dei var sikre på at dei var daude - og for å ha blodtappa daude dyr først etter at de var tekne om bord i skuta. - Opplysningane om at vi har krøkt levande dyr er ein påstand frå inspektøren, ein påstand som ikkje stemmer. Det er ikkje snakk om å vedta denne bota, seier Angelsen.

Det er uklart om det finst bilde som kan stadfeste dette.

Krøking betyr å kleppe dyra med ein krok for så å heise dei om bord med ei lang stang. Regelverket seier at dyra skal vere daude før dette vert gjort. - Meiner politiet at vi skal kaste dyra på isen igjen for så å skyte dei ein gong til dersom det viser seg at dyra likevel lever? Under denne turen var dette heller ikkje tema fordi det aldri var snakk om at dyr levde då vi krøkte dei. Dette er berre påstandar frå inspektøren, seier skipper Angelsen på «Kvitungen».

Inspektøren om bord på skuta skildra scener der mange dyr skal ha blitt skadeskotne, men politiet vil ikkje straffe skipperen og reiarlaget for skadeskyting.

To karar frå Brandal var med «Kvitungen» på denne mykje omtalte turen til Vesterisen: Kristoffer og Espen Brandal. Kristoffer seier at det at fangstmetodane deira vart melde til politiet er ikkje berre eit åtak på skipperen og reiarlaget, eit åtak på ei tradisjonsrik næring, på forfedrane hans og han sjølv.

Kristoffer var jumper på M/S «Kvitungen», jobben hans var å jumpe ned på isen og balansere frå isflak til isflak fram til dyra. Som røynd storviltjeger var han også tredjeskyttar på skuta. Kristoffer seier han blei overraska då han las rapporten frå selfangstinspektøren.

- Eg betraktar meg sjølv som eit humant menneske og vil ikkje dyra skal lide unødvendig. Dersom selen ikkje blir drepent på første skot, er det naturleg for meg å sende av garde fleire for at det skal lide minst mulig. Eg kan ikkje forstå at kapteinen og reiarlaget skal straffast for dette, kommenterer han.

Kristoffer seier han fekk eit godt inntrykk av selfangstinspektøren, veterinæren som skreiv den knusande rapporten som kan ende med at skipperen og reiarlaget må forsvare seg i retten. Kristoffer seier inspektøren fortalde at ho eigentleg var i mot selfangst. Han trur dette er grunnen til at rapporten blei som den blei.

For eigen del vil vi leggje til at fangstfolka sine holdningar og kunnskapar må ha endra seg mykje om selfangstinspektøren sin rapport skulle ha noko for seg. Før i tida var det vanleg at fangstfolka hadde småbruk med dyrehald heime. Dei var vane med slakting. Dei visste at det var nødvendig å slakte. Dei hadde eit usentimentalt og naturleg forhold til avliving av dyr. Alt dette i motsetning til den urbane kulturen i metropolane der motstanden mot selfangsten grodde fram for 50 år sidan.

No til dags er fangstfolka ofte – som Kristoffer – røynde friluftsfolk og jegerar. Arbeidsforholda er ofte vanskelege på ishavet, men folka veit kva som krevst av dei.

Det er aldri noko vakkert syn når dyr vert drepne. Bilete av raudt blod mot kvit is verkar spesielt sterkt. Og selungar er vakre. Det er ikkje pent når sauer og storfe vert blodtappa på slakteriet heller. Men på slakteriet er der ikkje så mange kamera.

Det er som han sa det ein gammal selfangar for nokre år sidan: - Det er snart ikkje nokon som veit kvar kjøtet kjem frå, og at det er nødvendig å slakte dyr for å få både biff og hamburger.

Siste akt i denne saka er at Fiskeridirektoratet i brev av 4. mars 2010 har trekt tilbake reiarlaget Polardrift A/S sitt løyve for årets sesong. Det vil seie at M/S «Kvitungen» har mist konsesjonen sin og ikkje kan fangste i Vesterisen i år.

Red.

Kjelder: Adresseavisen si nettavis, samtale med Kristoffer Brandal.

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7



6060 HAREID, Tlf. 700 95 800
-nesten usynlig, men uunværlig