

Første del av sesongen ved Ishavsmuseet har vore god. Dagleg leiar Webjørn Landmark seier seg godt nøgd med talet på interesserte som har vore innom sidan 1. mai. Særleg er han nøgd med at det har vore mange skuleklasser frå Søre Sunnmøre som har teke turen til Brandal og brukt nokre timar på å granske samlingane og lytte til ein av Ishavsmuseet sine omvisarar.

Det er ikkje tilfeldig at talet på gjestande skuleklasser har auka så sterkt samanlikna med tidlegare år. Tidleg i vår gjekk det ut invitasjon og informasjonsmateriell – eit faktaark, ein minnepenn med ein datapresentasjon og ein polarquiz - til alle skulane i distriktet. To personar frå Ishavsmuseet – Beathe Holstad og Harald F. Knutsen – har også gjesta ein del skular, snakka med lærarane og orientert dei direkte om kva Ishavsmuseet kan tilby elevane.

Frå Ishavsmuseet si side er målet at alle 5. og 6. klasser skal besøkje Ishavsmuseet ein gong i året, og at desse besøkja ikkje skal kome i stand tilfeldig, men bli felte ned i læreplanen på skulane.

Satsinga på skulane får som vi ser, besøkstalet opp ved Ishavsmuseet. Det er positivt i seg sjølv. Men det er ei von at satsinga også vil verke positivt på lengre sikt. Det er livsens gang at det tynnest ut i den flokken som sjølv dreiv på ishavet, anten det no var på selfangst eller på polarekspedisjonar. Det er difor viktig at skuleborna tidleg vert medvitne om kva folk her på kysten laut utsetje seg for av farar for å tene til livsopphaldet. Det dreier seg om er å formidle kunnskap om kystkulturen inn i ei ny tid.

Mange av borna har nokon i slekta som var med skutene på tur etter selen.

Så er det naturlegvis ei von at skuleborna skal fortelje om Ishavsmuseet til foreldre, sysken og kameratar, og at dei vil kome att om ei tid og gjerne ha nokon med seg.

Og slik ser det ut til å verke. No ein dag kom der ein skuleelev frå ein grannekommune som hadde vore med klassen hit nokre dagar før. No stilte han utan klassen naturleg nok, men han hadde med seg mor si og veslebroren. Dette laut dei også oppleve.

Vi vil takke alle som skriv i bladet og på måten sikrar det kjem ut stadig nye nummer. Og vi vil ynskje våre trufaste lesarar – og alle andre - ein god, varm og isfri sommar!

Brandal 20.6.2010

Med helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør.

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



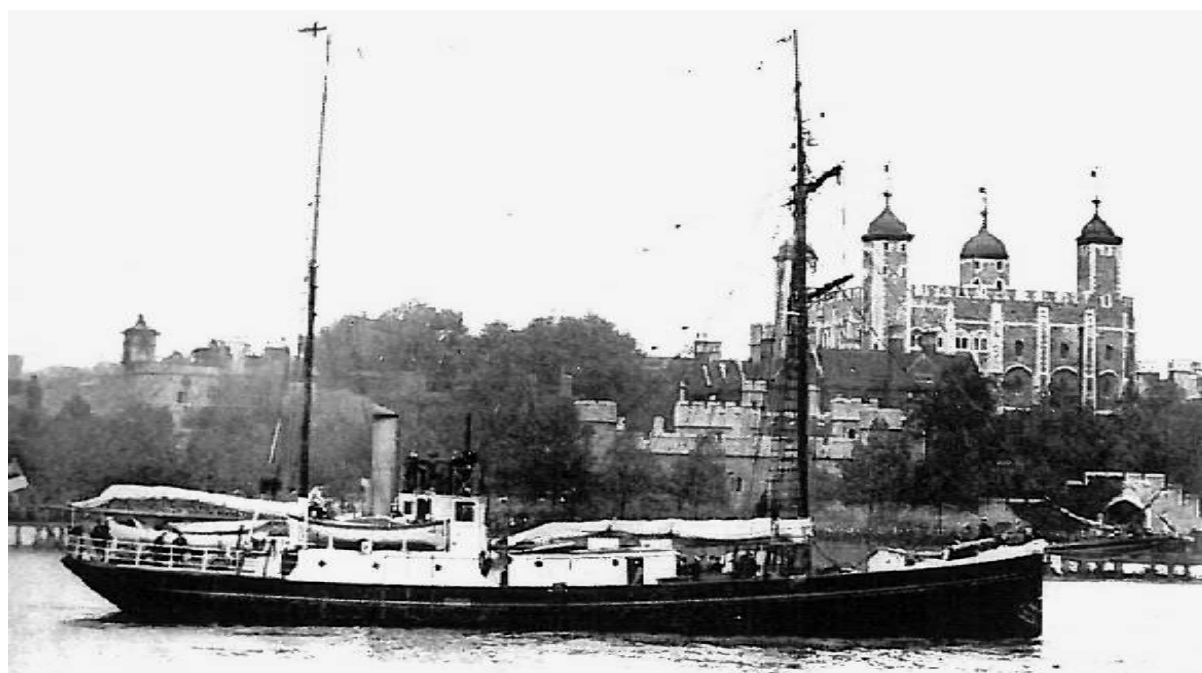
Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Frå Salten til Sør-Georgia - ei kahytt på langferd

Av Magnus Sefland

På Saltdal Bygdemuseum på Rognan i Saltdal kommune i Nordland finst det eit pent utval av gamle hus og båtar med tilknytning til distriktet. Blant desse museumsinstallasjonane har ein fram til nå også kunna finne eit heller ubestemmeleg dekkshus frå eit skip. Dette dekkshuset skriv seg frå ishavsskuta *Quest*. Den britiske polarforskarer Sir Ernest Shackleton brukte *Quest* som ekspedisjonsfartøy på sin tredje og siste ekspedisjon til Antarktis. På den ekspedisjonen døydde Shackleton i lugaren sin i dekkshuset i 1922. Etter Shackletons død vart *Quest* selt til ny eigar i Salten. I samband med vedlikehaldsarbeid på skuta – utført på Rognan - vart dekkshuset sett på land og har sidan den gong hatt tilhald på litt ulike stader i Salten.

Ishavsskuta *Quest*. – Nokre hovudpunkt i skuta si mangfaldige historie: Skuta vart bygt ved Erik Lindstøls skipsbyggeri i Risør. Ho vart levert som *Foca I* til kvalfangar Morten Andreas Ingebrigtsen, Kristiania/Tromsø i 1917. Skuta var bygt i kutterfasong og hadde måla 111.4 ft / 250 brt. Ho vart rigga som galeas og fekk ein dampmaskin på 200 ihk frå Kaldnes MV i Tønsberg. *Foca I* var eitt av dei største og mest sterkbygde ishavsfartøya som kom til i åra like før 1920 (Nordanger 1980; Alme 2009).



Quest legg ut frå London på veg til Antarktis hausten 1921. Fotoutlån: Alester Hansen.

Første par åra var *Foca I* i fraktfart med kol på Svalbard. I 1920 vart skuta selt til den britiske polarforskarer Sir Ernest Shackleton til bruk som ekspedisjonsfartøy på ein ekspedisjon til Antarktis. Shackleton gav skuta namnet *Quest*, noko som på norsk tyder søk eller leiting. Skuta vart på alle måtar rusta for ekspedisjonen. Eitt av tiltaka var montering av eit spesielt dekkshus på hovudekket rett framfor keisinga.

Ekspedisjonen forlet London seinhausten 1921 og kom til Grytviken på Sør-Georgia i januar 1922. Der tok ekspedisjonsprogrammet ei brå vending ved at Shackleton sjølv døydde brått

av hjartesvikt. Ekspedisjonen gjennomførte eit nedkorta ekspedisjonsprogram før *Quest* vende tilbake til Storbritannia og gjekk i opplag der.

I 1923 vart *Quest* kjøpt av Schjelderups Sælfangstrederi på Skånland i Bodin. Reiarlaget hadde skuta til oppussing og klargjering for selfangst og anna ishavsdrift hos skipsbyggjar Johan Drage på Rognan. Der vart blant anna det særeigne Shackleton-dekkshuset sett på land.

Schjelderup-reiarlaget var allereie sterkt engasjert i selfangst med sine andre, og noko mindre, skuter. *Quest* vart sett inn i same drifta og var årvisst på selfangst i Vestisen og/eller Kvitsjøen fram til og med 1938. I mange år var medeigar i skuta, Ludolf Schjelderup, fast skipper (Topp: personleg fråsegn).

Utanom ishavsfangsten vart *Quest*, som ei av dei største og sterkaste ishavsskutene, brukt til ei lang rekkje ekspedisjonsoppdrag og bergingsaksjonar. Blant desse var ekspedisjonen til Aust-Grønland i 1924, - ein kombinert tur for fangst og ettersøking etter det norske fartøyet *Anni I*, som var sakna i isen utanfor Nordaust-Grønland. Under vegs på turen leita *Quest* også etter folka frå det danske fartøyet *Teddy* som forliste i isen i same farvatna (Isachsen 1925).

I 1928 vart *Quest* leigt til ettersøking etter at det italienske luftskipet *Italia*, med general Umberto Nobile som førar, havarerte nord for Nordaustlandet på veg tilbake til Svalbard etter å ha nått Nordpolen (Topp: personleg fråsegn).

I 1933 tok *Quest* opp mannskapet frå *Kvitøy* (ex *Norvegia* ex *Vesleper*) av Vartdal etter forliset i Kvitsjøen (Kristoffersen 1993; Ottesen 2001).

For *Quest* gjekk sommarsesongane 1936 og 1937, og vinteren 1936/37, med til ein overvintringsekspedisjon i Loch Fyne på Nordaust-Grønland. *Quest* var ekspedisjonsfartøy for overvintringsekspedisjonen til den pengesterke - og noko eksentriske - franske grev Gaston Micard.

I 1939 var *Quest* for første gong på selfangst ved Newfoundland. Til den turen hadde skuta fått ein Wichmann semidiesel i staden for dampmaskin. I samband med byte av maskin og utrusting for fangst ved Newfoundland kom handelshuset Austad i Tromsø inn som parteigar i skuta.

Quest var på fangst på same feltet i april året etter, då Norge vart okkupert av tyske styrkar. Første del av krigstida var skuta i bruk som fraktfartøy i nordamerikanske farvatn. Blant anna var skuta med i fraktfart i samband med utbygging av flyplassar i det nordlege Canada. Saman med dei andre norske ishavsskutene i Nord-Amerika sorterte *Quest* under Nortraship si avdeling i Halifax. Der var brandalingen Karl Karlsen leiar (Bøe 1990). Seinare vart *Quest* flytt til Storbritannia og gjekk i fraktfart der.

Fram til bytet av framdriftsmaskin i 1939 hadde *Quest* i hovudsak same fasong som skuta hadde i Shackleton si tid. Like etter krigen gjekk *Quest* gjennom ei omfattande ombygging ved Gravdals skipsbyggeri i Sunnhordland. Skuta vart forlengt, og baug, hekk og styrehus vart fornya. Skuta framstod i kryssarfasong, modernisert på alle måtar.

Sommaren 1949 utførte *Quest* den årlege avløysings- og forsyningsekspedisjonen til dei norske fangststasjonane på Nordaust-Grønland. *Quest* overtok avløysingsturen til Nordaust-Grønland etter at den første *Polarbjørn*, som hadde utført avløysingsturane i fleire år, forliste

på fangstfeltet ved Newfoundland i april 1949. Ingvarth Johannessen – 'Snusen' – var skipper på *Quest* på turen. John Giæver var med som ekspedisjonsleiar for Norsk Polarinstitut og Arktisk Næringsdrift A/S. Fangstreiar Hermann Andresen var med som leiar for sine overvintringsfolk. Far og son Kristian og Ivar Ytreland leidde ein ekspedisjon som fiska laks ved Zackenberg (I. Ytreland; Topp: personleg fråsegn).

I 1956 fekk *Quest* montert ein Deutz dieselmotor på 660 bhk i Tyskland. Det vart det siste større moderniseringstiltak for den ærverdige, men etter kvart noko slitne skuta. I mai 1962 var det slutt. Ein skrogskade i isen ved Newfoundland førte til at skuta gjekk ned. Alle i mannskapet kom seg velberga over på andre skuter. Skipper ved forliset var Olaf Johannessen, son til den tidlegare skipper Ingvarth Johannessen (Topp: notat; Erskine og Kjær 1998; Hansen; Topp: personleg fråsegn). Med *Quest* gjekk ei legende til botns. Det vart sagt at berre polarskuta *Fram* hadde til då vore lenger nord og lenger sør enn nettopp *Quest* (Hansen; Topp: personleg fråsegn; Erskine og Kjær 1998).

Sir Ernest Henry Shackleton: Polarforskarer Sir Ernest Henry Shackleton (1874-1922) vart fødd i Kildare i Irland. Han vart mest kjent som leiar for Nimrod- og Endurance-ekspedisjonane i Antarktis. Nimrod-ekspedisjonen nådde til vel 88 grader sørleg breidd, om lag 180 kilometer frå Sørpolen, i 1909.

I åra 1914-16 leidde Shackleton Endurance-ekspedisjonen. Ekspedisjonsskipet *Endurance* vart bygt i Sandefjord og vart levert som *Polaris* til tingarane Adrien de Gerlache og Lars Christensen i 1912. Etter kort tid vart fartøyet selt til Shackleton som ga det namnet *Endurance*. I isen i Weddellhavet vart ekspedisjonsfartøyet skrua ned. Ekspedisjonsmedlemene tok seg fram til Sør-Georgia etter harde strabasar (Kjær's arkiv; Wikipedia).

Shackleton sin siste Antarktis-tur gjekk med *Quest* i 1921/22. Då ekspedisjonen forlet London hausten 1921, var Shackleton sjølv merkt av hjarteskjukdom, som ga han anginasmerter. Men han ville ta ansvar som ekspedisjonsleiar. Derfor undertrykte han sjukdomen og døyvde dei tiltakande smertene med alkohol. *Quest* var berre så vidt komen fram til Grytviken på Sør-Georgia då Shackleton døyvde brått. Etter ein velkome- og gjensynsfest hos stasjonssjefen i Grytviken døyvde Shackleton av eit hjarteattakk – i kahytta si om bord i *Quest*. Etter samråd med familien vart Shackleton gravlagt i Grytviken (Topp: notat).

Flytypen Avro Shackleton var oppkalla etter Sir Ernest Shackleton (Wikipedia). GC Rieber sitt fartøy for polarforsking og subsea support *Ernest Shackleton* har namn etter polarforskarer og tilhøyrer same reiarlag som blant andre den femte *Polarbjørn*, eit fartøy av om lag same type(Nettstad).

Kahytta: Etter at Shackleton sjølv var død og det gjenståande ekspedisjonsprogrammet gjennomført, returnerte *Quest* til England og gjekk i opplag der. Hausten 1923 forliste Schjelderup-reiarlaget si ishavsskute *Polarulv* i Danmarkstretet. Schjelderup-reiarlaget var innstilt på å skaffe nytt fartøy som erstatning for *Polarulv*. På det tidspunkt var Ludolf Schjelderup i England for å lære engelsk. Faren Peter Schjelderup fekk nyss om at *Quest* låg til sals i Southampton. Han varsla Ludolf og ba han inspisere skuta. I Ludolf sitt brev til faren seinhausten 1923 står det blant anna:

”--- Quest er jo i største passen, da den ikke har stor fart, men min mening er at vi kan bruke den som den er. Paa dækket er et stort ruff av ek og jern, hvor Shackleton og officerene opholdt sig.

Mandskabsrummet er agterut, med køier til 10 mand og et uttall av skuffer og skap, alt i ek og mahogny. En utmerket kabysse med en lugar ved siden, som kan være til kapteinen, da slipper vi at forandre mandskapslugaren.

Seil og fortøininger er saa godt som nye og 2 nye livbaater og 1 fangstbaat med fuldt utstyr følger med.

Winchen er ny og det er nyt rat og rorledning.

Reservedeler til maskinen, hvilket jo aldrig følger med andre skibe. Baugen er fin og jernskinnene ligger langs siden til agterkant av vantene. Det eneste vi trenger å forandre, er å ta bort ruffet på fordækket, gjøre rommet klart og få nogle flere køier agterut, da der er god plass. ---”. (Topp: notat).



I lufta. Den gamle kahytten er i lufta og skal fraktes til mellomlager i Haugesund av Karl Gunnar Strøm fra firma PK Strøm.

Begge foto: Dag Pettersen

Polarhistorie på tur sørover

I går forsvant siste rest av den engelske polarhistorien fra Saltdal. Shackletons kahytt sendes til Sør-Georgia, på den andre siden av jordkloden.

Dag Pettersen 48 13 16 23
dpet@avis.no

SALTDAL: Den engelske polfareren Sir Ernest Henry Shackleton døde i denne kahytten, 5. januar 1922 i Grytviken.

Året etter ble kahytten satt i land da skuta «Quest» ble kjøpt tilbake til Norge av Schjelderup-rederiet fra Skånland i Bodin.

– Jeg har en god følelse. Spesielt fordi dette er en del av en viktig engelsk polarhistorie, som det er stor interesse for der. Kahytten blir tatt vare på i Sør-Georgia. Shackleton hadde sterk tilknytning til Sør-Georgia og han er begravet der, ikke langt fra museet, sier Ulf Bakke.

Polarhistorie. Dermed forsvinner et av Saltens museum sine virkelig verdifulle perler fra polarhistorien ut av landet.

Båthygger Johan Drage og Schjelderup skjønte allerede i 1923 at dekkshuset var polarhistorie som måtte tas vare på.

De to ville helt sikkert ha vært like glade som meg i dag, sier Bakke. Bestefaren hans var nøye med å holde taket tett i alle årene mens den sto på Ulf Bakke sitt barndomshjem på Drageid, som drengestue og redskapsbu i 60 år.

I 1988 ble den flyttet til bygdetunet i Saltdal. Men familien på Drageid beholdt eiendomsretten.

Interiøret bevart. – Datterende bygdetunbestyrer Harry Rostad gjorde en fantastisk fin jobb med å restaurere den, mener Bakke.

Sendes til den andre siden av kloden.

Men på museet ble ikke vedlikeholdet prioritert. Taklekkasjer var i ferd med å ødelegge kleindiet.

Veldig mye av interiøret er bevart. Også køyebenken der polfareren åndet ut i Grytviken etter et hjertetilfelle.



Originalt. – Mye av interiøret er bevart og er originalt. Her døde Shackleton, sier Ulf Bakke.

Mannskapet var på tur til England med Shackletons legeme, men enken bestemte seg uventet for at han skulle begraves i Grytviken.

Hurtigrutefrakt. Da slufelsen South Georgia Heritage Trust viste interesse for polarforskerens kahytt, var ikke Saltens museum helt villig til å slippe den fra seg.

Kommunen trodde felaktig at de eide den berømte kahytten da museets samlinger ble overdratt til Saltens museum i 2002. For-

eningen «Gyas venner» engasjerte seg også i saken. Til slutt ga Riksantikvaren grønt lys for eksport av denne viktige delen av de museale utstillinger på Sør-Georgia.

Nå skal den i første omgang til Haugesund for restaurering og lagring. Deretter skal den om bord på Hurtigruten som har sagt seg villig til å påta seg fraktoppdraget neste år. I 2011 er det 100 år siden Scott og Amundsen kjempet om å være først på Sydpolen.

Faksimile frå Avis Nordland 20.01.2010. Kahytta blir flytt frå Saltdal Bygdemuseum.

Schjelderup-reiarlaget kjøpte *Quest* og fekk skuta klargjort som fangstskute hos skipsbyggjar Johan Drage på Rognan. Dekkshuset var ei samanstilling av to seksjonar, av dei var den eine Shackleton si personlege kahytt. På taket av dekkshuset var plass til transport av eit lite sjøfly. Ved klargjering av *Quest* for vanleg ishavsdrift vart dekkshuset sett på land. Både Johan Drage og Peter Schjelderup forstod allereie i 1923 at dekkshuset representerte viktig polarhistorie som burde vernast. Dei to hadde ein ide om at det burde stiftast ein slags 'Shackleton-klubb' som kunne ta seg av verninga av kahytta. Men Peter Schjelderup døydde i 1928, og neste generasjon hadde av ulike grunnar mindre høve til å ta seg av verneoppgåva (Topp: personleg fråsegn).

Dei to seksjonane av det samla dekkshuset fekk noko ulike lagnader. Ei av kahyttene hamna i Beiarn, der ho skal ha gått i forfall. Skipsbyggjar Johan Drage tok vare på Shackleton si personlege kahytt. Der er Shackleton si køy, nattbord og kleskap framleis forholdsvis intakt (*Syd Georgia Tidend*. Nr 4 - 2009). Eit unntak er vaskeservanten frå kahytta. Den er å finne på Skånland i Salten – Schjelderup-familien sin tidlegare eigedom (Topp: personleg fråsegn; eigen observasjon). Vaskeservanten vart vist fram då Toppen Bech besøkte Skånland og laga eit innslag i programserien 'Herskapelig' på NRK-TV.

KAHYTTEN FRÅ „QUEST“ hvor Shackleton døde i 1922.

våren 1986



Kahytten ble plassert
hos Johan Drage
på Drageid i Saltdal,
fra 1924 til 1988.

Karl og Nanna Bakke
foran kahytten, som
de brukte som



Shackleton-kahytta på Drageid før flyttinga til Saltdal Bygdemuseum. Frå Alester Hansens fotoalbum.

Shackleton si kahytt har vore litt på flyttfot. I seksti år gjorde kahytta teneste som drengstove, reiskapsbu og leikarhus for born på Drageid, Johan Drage sin heimegard. Heile tida *Quest* var på norske hender – det vil seie frå 1924 til forliset i 1962, og vidare fram til nå – har Shackleton-kahytta hatt tilhald i Saltdal (Bakke; Hansen: personleg fråsegn). – Trygve Nordanger seier det slik: '--- Et håndgripelig minne fra den fjerne tid eksisterer. En mils vei opp fra Rognan, på Johan Drages hjemmegård på Drageid, borte ved den lille elva, står et lite hus. Da barna var små var det lekehus. Idag samler man ting i det særegne byggverket. Gode ting med minner. Det er dekkshuset da 'Quest' var på ferd mot iskontinentet i sør. Shackleton døde om bord i 'Quest', i dekkshuset, og 'Shackleton-huset' heter bygget den dag i dag. Det stod intakt om bord da Ludolf kjøpte fartøyet. ---' (Nordanger 1980).

Saltdal Bygdemuseum: I 1988 vart Shackleton si personlege kahytt plassert på Saltdal Bygdemuseum. Der var det meininga at kahytta skulle haldast ved like og vernast under tak i ei eller anna form for vernebygg. Men eigarane – Johan Drage sine etterkomarar – ga ikkje frå seg eigedomsretten til kahytta (Bakke; Hansen: personleg fråsegn). Opphaldet på Saltdal Bygdemuseum var meint å ha karakter av midlertidig oppbevaring. I den tida vart ikkje vedlikehald utført slik det helst burde ha vore gjort. Taklekkasje var i ferd med å øydelegge klenodiet (AN 20.01.2010). Kanskje ligg akkurat der også litt av forklaringa på at det har vore smått med vedlikehald på kahytta: ho har ikkje vore museet sin eigedom.

I kor stor grad kahytta høyrer heime på Saltdal Bygdemuseum kan vere ein diskusjon for seg. Når kahytta har stått der i fleire tiår, har det ein opplagt samanheng med Saltdal sine skipsbyggjartradisjonar. Spørsmålet var om kahytta høyrer meir naturleg heime andre stader.



Engelske marinegaster
fra "Herald" ser
på kahytten.

Skipsbilde med
bunadkledder jenter,
Inger Ramsvik,
Ragnhild Pettersen
og Kai



Flytting: Flytting av kahytta var avhengig av svar på to spørsmål. Ville Ulf Bakke frå Saltdal – oldebarn av Johan Drage – som representant for Johan Drage sine etterkomarar gi slepp på kahytta? Familien sitt svar kunne lett bli avhengig av svar på neste spørsmål: kvar skulle kahytta eventuelt flyttast?

Eit val som har vore lufta, i alle fall i uoffisiell samanheng, var Bygdøyenes i Oslo. Der er eit maritimt museumsmiljø med to polarskuter: *Fram* og *Gjøa*.

Eit anna val var Grytviken på Sør-Georgia – der Shackleton døydde nettopp i den kahytta det her er snakk om. Eit tredje val var Kildare i Irland, der Shackleton vart fødd.

Initiativet til tilbakeføring av kahytta til Sør-Georgia kom frå britisk side. South Georgia Museum i Grytviken fremja ønskje om flytting av kahytta til Sør-Georgia gjennom stiftinga South Georgia Heritage Trust (SGHT) og stiftinga sin kontaktperson i Norge, Stig Tore Lunde i Sandefjord. Den internasjonale stiftinga South Georgia Heritage Trust vart skipa i 2005 for å ta vare på natur og kulturarv på Sør-Georgia. Stiftinga står som eigar og drivar av South Georgia Museum i Grytviken. Stig Tore Lunde er til dagleg museumsmedarbeidar ved musea i Vestfold.



Sir Ernest Henry Shackleton

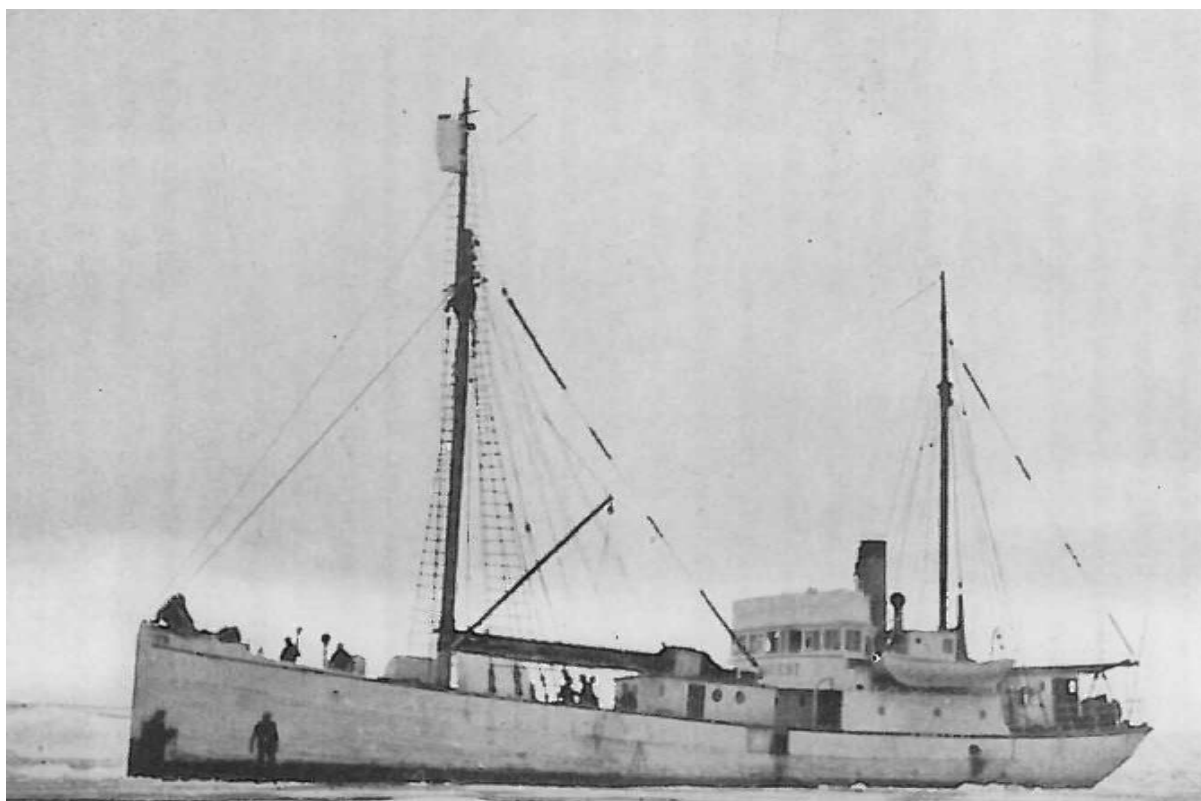
Sandefjord er også base for den norske organisasjonen Øyas Venner. Organisasjonen er ei interesseforening for bevaring av norske teknisk-industrielle kulturminne på Sør-Georgia (*Syd Georgia Tidend.* Nr 4 - 2009). Dei britiske interessentane samarbeidde med Øyas Venner for å få kahytta flytt til Grytviken. Dette sjølv om det også seiest å vere eit visst rivaliseringsforhold mellom Øyas Venner og britiske krefter i samband med bevaring av kulturminner på Sør-Georgia.

South Georgia Museum og SGHT tok kontakt med eigar av kahytta, Ulf Bakke. For museet ville det vere spennande å kunne vise fram kahytta på staden der Shackleton ligg gravlagt. Bakke viste seg å vere klart i favør av flytting av kahytta til Sør-Georgia: '*--- Jeg har en god følelse. Spesielt fordi dette er en del av en viktig engelsk polarhistorie, som det er stor interesse for. Kahytten blir tatt vare på i Sør-Georgia. ---*' (AN 20.01.2010). Ulf Bakke og Birger Johnsen frå Bodø arbeidde ivrig for å få til flytting av kahytta til Grytviken. Dei samarbeidde nært med leiar i Øyas Venner, Kjell Tokstad (*Saltenposten* 22.04.2010).

Saka om flytting til Sør-Georgia har gått gjennom alle instansar og organ som kan seiest å ha sakleg interesse for tiltaket. Men saka har ikkje vore utan interessekonflikt. Bygdemuseet innsåg at dei ville få vansker med vedlikehald av kahytta. Saltdal kommune trudde feilaktig at kommunen vart eigar av kahytta då museet sine samlingar vart samla under Salten Museum sin paraply i 2002. Salten Museum sette seg i mot flytting av kahytta. Museet hadde tenkt seg kahytta som ein del av ei meir omfattande minnesamling i tilknytning til skipsbygging i Saltdal (Hansen: personleg fråsegn; AN 20.01.2010; SGHT heimeside).

Riksantikvaren: Avgjerda om eksportløyve låg hos Riksantikvaren. Der vart saka handsama av seksjon for fartøy og tekniske kulturminne. Problemstillinga som sakshandsamarane skulle ta stilling til kan kanskje delast i to punkt: A. Ligg kahytta sin antikvariske verdi i skipsbyggingshistorie eller i polarhistorie, og B. Kva nasjon betyr kahytta mest for – Norge eller Storbritannia?

Å gi frå seg verdfulle kulturminne er noko som kulturvernstyresmakter helst ikkje gjer. Sakshandsamarane hos Riksantikvaren kom til at kahytta hadde klart sterkare tilknytning til britisk polarforsking enn til norsk ishavsdrift og skipsbygging. Derfor godtok Riksantikvaren flytting av kahytta frå Rognan til Grytviken og ga eksportløyve. Sakshandsamarane godtok argumentet om at kahytta vil bli betre verna i Grytviken enn på Rognan. Dei la også vekt på at kahytta høyrer heime der Shackleton vart gravlagt. Like eins la sakshandsamarane vekt på at kahytta vil bli ein ekstra turistattraksjon i Grytviken - der turisttrafikken er aukande, sjølv om Sør-Georgia ligg langt borte frå dei tettare folkesette landa på kloden (Barr: personleg fråsegn; *MercoPress. South Atlantic News Agency* 16.02.2010).



Quest på ekspedisjon til Svalbard i 1931 eller 1932. Dekkshuset er ikkje identisk med Shackleton-kahytta. Fotoutlån: Alester Hansen.

Ei kahytt på langferd – nok ein gong: Avgjerda vart tatt i november 2009, og kahytta har allereie lagt ut på langferd. I første omgang vart kahytta på nyåret 2010 frakta til Sandefjord med trailer. Der skal ho i løpet av 2010 stå under tak for ei grundig restaurering. I den sørlege sommarsesongen 2011/12 skal ho fraktast til Grytviken på eitt av Hurtigruten sine hurtigruteskip som går i cruisetrafikk i Antarktis. I april 2010 deltok Ulf Bakke i ei tilskiping i Øyas Venner i Sandefjord, der han heldt eit foredrag om kahytta og bakgrunnen for flyttinga. Når kahytta blir flytt til Sør-Georgia, er Bakke bedt med på turen for å halde eit tilsvarende foredrag mynta på eit internasjonalt publikum (Bakke; Hansen: personleg fråsegn).

Transporten i 2011/12 vil falle saman med markeringa av at det er hundre år sidan Roald Amundsen og Robert F. Scott kjempa om å bli den første til å nå Sørpolen. I den samanheng høver det godt at transporten etter planen skal gå med cruiseskipet *Fram*. Fartøyet er Hurtigruten sitt isforsterka cruiseskip som i takt med årstidene vekslar seglingssesongane mellom Svalbard/Grønland og Antarktis (*Saltenposten* 22.04.2010).

REFERANSAR

Informantar:

Ulf Bakke; Susan Barr; Alester Hansen; Kjell-G. Kjær, Tore W. Topp, Ivar Ytreland.

Arkivmateriale:

Arkivet etter Schjelderups Sælfangstrederi, ved Tore W. Topp, Hamar: Tore W. Topp: 'D/S M/S "QUEST"' (Upublisert notat datert 29.04.2002).

Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

Kjell-G. Kjærs polarhistoriske arkiv og bibliotek: upublisert notat om Endurance.

Aviser og tidsskrift:

Avisa Nordland (AN) 20.01.2010.

Erskine, Angus B. og Kjell-G. Kjær: 'The polar ship Quest'. Polar Record 34 (189) (1998).
Saltenposten 22.04.2010.

Syd Georgia Tidend. Medlemsinformasjon fra og til Øyas Venner. Nr 4 – 2009.

Nettstader:

Wikipedia.

South Georgia Heritage Trust (SGHT) (Heimeside).

MercoPress. South Atlantic News Agency 16.02.2010.

GC Rieber (Heimeside)

Litteratur:

Alme, Johannes Bjarne: Ishavsfolk si erfaring (2009).

Bøe, Sigmund: På gyngende grunn (1990).

Isachsen, Gunnar: Grønland og Grønlandsisen (1925).

Kristoffersen, Yngve: Ishavet som arbeidsplass (1993).

Nordanger, Trygve: Dramaet i Nord-Atlanteren (1980).

Ottesen, Johan: Ishavsskuter III (2001).

Eigne observasjonar på Rognan i 1997 og 2005 og på Skånland i 2005.

Midt på -50-talet eit år var Aarvak uheldig i Vesterisen og slo skeiv eine propellvingen mot ein isfot. Skaden var så pass alvorleg at dei ikkje kunne bruke motoren. Og gode råd var dyre. Då tok dei og feste ein dynamittgubbe på enden av ei bambustroe og stakk ned i retning propellvingen. Heldt dei for nær, ville det øydelegge propellen. Heldt dei for lang ifrå, ville det vere bortkasta. Men det gjekk bra. Propellvingen retta seg så mykje ut at dei kunne bruke motoren igjen og halde fram fangstinga. Men full fart kunne dei ikkje bruke på resten av turen.



Henrik Landmark i Vesterveg – del 2 av 3

Sommartur til Eirik Raudes land.

Så er vi omsider komne til Myggbukta. Denne stasjonen var sjølve senteret for pelsdyrfangsten i Eirik Raudes land. Her var også radiostasjon i mange år.

Det var Johan Olsen sin fangstekspedisjon som først bygde hytte her, det var i 1922. Direktør Krognæs i Tromsø, som hadde stor sans for norske interesser i arktiske område, skaffa dei ein radio og meteorologisk utstyr slik at dei kunne take vêrobservasjoner og sende heim til Norge. Forholda her i botnen på MacKenziebukta låg godt til rette både for fangst og meteorologiske observasjonar: Dei kalla stasjonen for «Myggbukta». Namnet kom av dei iltre myggsvermane som regjerte her i den korte hektiske sommartida.

Deltakarane i ekspedisjonen til Johan Olsen forsvann sporlaust med skuta «Anni» då dei skulle heim i 1923. Isforholda utanfor kysten her kunne ofte vere vanskelege sjølv for den staute skuta. «Polarbjørn» kunne år om anna ha problem med å kome inn til Myggbukta. I 1926 kom Halvard Devold saman med Nils Foldvik hit. Dermed var aktørane og arenaen klar for det som skulle hende her den 27. juni 1931.

Dei heiste då det norske flagget i Myggbukta og erklærte at dei i Kong Håkons namn tok landet frå Carlsbergfjorden til Besselfjorden i besittelse og kalla det for Eirik Raudes land. Denne okkupasjonen vart også kort tid etter stadfesta av regjeringa Kolstad. Hendinga fekk stor oppmerksomheit, også i utlandet. Men først og fremst i Danmark -som anka saka inn for domstolen i Haag.



Henrik ved hytta i myggbukta.

Det er tidleg på morgonen vi kjem til Myggbukta. Her er heilt isfritt og lett å kome til. Men her er svært utgrunnt, så vi har kasta anker eit godt stykke frå land. Eg synest at landet er lett å kjenne att frå dei mange beskrivelser og bøker som eg har lese om denne staden. Men dei store flate myrviddene som strekker seg mykje lenger bakover i terrenget, er mykje større enn eg hadde tenkt meg.

Arne, Rolf og eg er dei fyrste som vert sett i land. Dessverre så landa vi på feil plass, slik at vi må vade nokre småbekker, og vi er, bra våte på føtene før vi kjem opp til hytta. Men det legg vi knapt merke til, for no er spenninga stor. Korleis er hytta? Og kva vil vi finne her?

Det første vi kjem fram på er ein dunge med skrot i fjøra. Totre små oppfyringsmotorar, ein liten propell og ei Singer trø- symaskin. Det slår meg med ein gong at denne

symaskina har eg lese om. Det er Walter Molt som har nemnt henne i dagboka si, som den første symaskin som kom til Grønland. (At eg ikkje tok den med heim til museet!).



Myggbukta radiostasjon.

Utanfor hytta står slipesteinen framleis klar til bruk. Over inngangsdøra heng kraniet av ein stor moskusokse. Hytta er den største vi hittil har sett. Vi tek lemmane frå vindauga og går inn. Her er mange rom, panelte og måla. Fargane er grøne, blå og ein slags rosa saftsuppefarge. Det ligg raud voksdug på kjøkenbordet og kjøtkverna er skrudd fast på kjøkenbenken, klar til å male moskuskjøt til karbonadekaker. Gryter og kar står i kjøkenbenken klare til bruk. Her er det berre å flytte inn. Innanfor er eit stort opphaldsrom. Soveroma er på loftet. Det står ein lenestol i ei krå. Moskusskinnet som er lagt oppi, er blankslitt for «rauua». Eg set meg ned, let augene att og anar dei historiske hendingane her som susar rundt meg. Skal tru om det var i denne stolen dansken Lauge Koch sat då han var på vitjing her i 1930? Han var på ei lang sledereise frå Scorebysund og skulle til Danmarkshavn, då tok han inn her for å kvile eit par dagar.

Devold fekk då anledning til å spørje ut dansken, men han var nok forsiktig med kva han sa, for Devold gav han den attesten etterpå at han var: «dyktig som ein sunnmøring». Men etter at Lauge Koch kom attende til Danmark så fekk dei høyre noko anna. Desse to karane, Devold og Lauge Koch, vart på lag som fotsoldatane i den striden som seinare kom mellom Danmark og Norge om råderetten over Grønland.

Det var nok her i dette romet at radiosenderen stod. Og det var her at det lange kodetelegramet, på fleire hundre ord, tikka inn seint på kvelden den 26. juni. Telegrammet fortalde at Lauge Koch var på veg til Grønland for å underlegge seg aust-Grønland og at Devold måtte snarast okkupere landet. -

Eg vert sitande ei god stund, og Rolf må rope både ein og to gongar før eg sansar meg. Frå skuta såg vi to moskusflokkar langt inne på sletta. Hittil så har vi ikkje fått fotografert moskus på nært hald, så no foreslår han at vi skal gå ein tur innover landet for å ta billede av dyra. Det var eit godt forslag og vi er tre karar som legg i veg. Terrenget er vått og med mange små elvar, så vi er snart bra våte på føtene. Men vêret er fint og det er varmt i lufta, så det går bra. Etter ca to timars marsj, er vi komne så nær at moskusen vert vaksom. Dei stiller seg på linje og ser på oss. Det er ein liten flokk på 7 dyr. Eg går og ber videokameraet i handa, så eg er snar og zooma dei inn i kameraet. Og det var bra, for brått hiv dei seg rundt og spring sin veg. Dei rundar ein bakketopp og vi ser dei ikkje meir. Det er ikkje anna for oss å gjere enn å traske same vegen tilbake. To lurvete revar luskar nysgjerrige rundt oss. Ein tjuvjo er også fornærma på oss, han angrip oss fleire gongar. Vi er sikkert nær reiret hans. Komne tilbake til hytta ser vi at dei andre er reist ombord med båten, så vi må berre setje oss ned og vente på å bli henta.

Så snart vi er komne ombord, vert ankeret hivt og vi går vidare nedover til Humbolt. Der var vi snare og så byrjar vi på den lange turen inn fjorden. Vi skal heilt inn i Moskusoksefjorden til Hoelsbu.

Der har eg eit oppdrag å utføre...

Den 11. dagen på reisa ligg vi for anker utanfor Hoelsbu i Moskusoksefjorden. Det var Otto Johansen og John Giæver frå Tromsø, som bygde denne stasjonen i 1930. Namneplata heng framleis på hytteveggen, slik ho alltid har gjort. Og enda er det, etter 60 år, lett å lese kva som står der. Her er alt som før. Hytta er i god stand. Innvendig panelt og fint malt. Bord og benkar, kar og panner er på plass. Her er det berre å flytte inn. Bokhylle med bøker, parafinlampe med parafin på, jamvel fyrstikkøskja ligg framme på bordet. Den raudmåla utstyrs-kassa som ligg på loftet fortel at Siriuspatruljen nyttar denne hytta på sine inspeksjonsturar.



Hoelsbu

Her var det at brandølingane Walter Molt, Knut Brandal og Sigvald Brandal heldt til. Knut Brandal døde her, og ligg gravlagd i området.

Eg føler det som eg er kjend i dette terrenget., Molt skreiv to dagbøker frå dei åra han budde her, og i dei skreiv han kvar einaste dag, alt kva som hende og korleis dei levde, vinter vår og sumar. Ei av desse dagbøkene har Hareid Historielag trykt i årsskriftet sitt, nr. 10.

På Molt sine eldre dagar høvde det seg også slik at han mest kvar einaste dag var innom kontoret mitt - og då kom oftast praten inn på fangstlivet hans her ved Hoelsbu.

Eg skulle så gjerne ha sett meg ned her i kråa ved vindauget og late tankane fare. Det var nok her dei sat om våren og fylgde med isen på fjorden. Tok seg medar av iskultar for å finne ut om det var drift i isen. Og håpte på at fjorden snart vart isfri.

Men eg har ikkje tid til å site her lenge. Eg har lova familien til Knut Brandal at eg skal sjå etter grava hans. Klokka var berre vel 8 om morgonen då vi vart rodde til lands. Petter Sandvik er med meg. Skodda heng lavt i dag og ho er våt. Vi er ikkje visse på kvar vi skal leite. Beskrivelsen vi har er heller dårleg. Vi veit at det skal vere eit godt stykke frå hytta. I dagboka til Molt står det at: «grava ligg oppe på brinken i morenen ved elven». Men kva for ei elv, og om det er til høgre eller venstre for hytta, det veit vi ikkje.

Vi startar til høgre, går til vi finn ei elv. Trakkar opp og ned langs henne. Går so lenger ut til ei større elv, opp og ned langs den elva også. Men vi finn ingen ting. Vi brukar heile føremiddagen på dette. Ut på ettermiddagen lettar skodda og veret vert fint. Alle går i land for å hjelpe meg å leite. Eirik skyssar meg i gummibåten så langt ut til venstre for hytta som eg synest kan vere rimeleg. Her er ei stor elv og her er saktens morenegrus på begge sider. Eg traskar opp og ned langs elva, men finn ingen ting. Det einaste interessante eg kjem fram på er moskus-kranier og storfugl. Det er utruleg kor mykje moskus som har stroke med her. Skal tru om det er ulv som drep så mykje moskusdyr? Rovfuglen har så med tida fjerna alt frå kadavera, berre kraniet med horna ligg att.



Fugl er her også i mengdevis. Store rypeflokkar som ikkje vil flyge. Eg må jage dei frå føtene for ikkje å trakke på dei. Ein gåseflokk skræmer eg også opp. Dei flyg ikkje langt før dei set seg på bakken igjen.

Molt nemner også fleire gongar i dagboka si det rike fuglelivet her. Søndag 4. juni skriv han: «Til -middag i dag hadde vi stekte ænder, ertar og dessert. Vi hadde også egg til frokost i dag, det var deilig. Hoffgård og jeg var en tur til elven, der satt tre gås. På Hoelsbudammen satt det 2 ænder. Hoffgård skjøt den ene. Vi såg også ænder fly både ut og inn fjorden».

Då eg kjem attende til hytta, så har dei andre reist ombord. Dei har heller ikkje funne noko.

Eg set meg ned inne i hytta og er nedfor og lei meg. Eg tenkjer på familien til Knut Brandal heime som hadde håp om at eg skulle finne grava.

*På døra til proviantlageret i Hoelsbu står mala;
«BAD, bjørne ingen adgang»*

Då eg kjem ombord i skuta igjen, utpå kvelden, kjem Audun og byd seg til å vere med meg i land ein gong til. Men eg ser inga hensikt i det. Så vidt som eg kjenner til, så er det ca. 40 år sidan sist nokon såg grava, og på den tid kan telen i jorda ha virka slik at gravsteinen har velta. Og då er det så godt som umuleg å finne igjen denne staden.

Seint på kvelden lettar vi anker og går ut fjorden. Vi stoppar ved Waltherhausen-breen. Det er ei brearm frå innlandsisen som sig ned denne trange dalen, heilt i fjorden. Vi går heilt opp til breen for å filme. Ein gald gufs står i mot oss. Men det er eit imponerande syn. Kanskje er det litt vågsamt å gå så nær, for slike brear brukar å «kalve», som det heiter, når deler av breen brotnar og sig ut i sjøen. Og forsyne meg, så var det akkurat det som hende.

Eg hadde kokketørn denne kvelden og stod i byssa for å lage mat, då byrja skuta å rulle på seg. Eg går på dekk og får vite at ein del av breen hadde falle i sjøen. Heldigvis så var det berre ein mindre del.

Vi går til Strindberg for å legge stilt for natta. Her også er det hytte og fint jaktterreng. Men her skal det også vere ei kjend lakseelv. Den vil vi sjå på. Og no har vi lukka med oss. No kom vi på rette tidspunkt, for elveosen er full av laks. Det er mildt og fint, blå skyfri himmel. Vi kosar oss og ser på dette lakseeventyret ei stund og kjem oss ikkje til køys før i to-tre-tida om natta.

I morgon skal vi seile i «Keisaren», verdens vakraste fjord som han også er blitt kalla.

Meir om det seinare.

(Tredje og siste del kjem i neste nr. av Isflaket).

Ei brandalskute vart i -30 åra liggande fast i Kvitesjøen. Det var lite å ta seg til dagane, og det gjekk mykje i kortspeling. Ein av dagane mens skipperen tok seg ein middagslur, fann eit par av karane ut at dei ville trene å skyte på langt hald. Dei tjuvlånte skinnhua til skipperen, tok med seg ein hakapik og gjekk frametter isen eit stykke. Der sette dei fast hakapiken mellom nokre isknultrar og sette skinnhua til skipperen på toppen. La seg så på passeleg hald og begynte og skyte. Dei treffe godt og det tok ikkje lange stunda før det var mange hol i skinnhua. No tenkte karane seg redde for reaksjonen til skipperen, og tok den lange veien tilbake til skuta, gjøymde hua i lugaren og gjekk til køys. Men skipperen fann igjen hua si, men han fann ikkje utav kva som hadde skjedd med hua som han fortsette å bruke resten av turen. Seinare vart den lagd i sjømannssekken i lag med dei andre skitne kleda. Komen heim var det kjerringa sin tur til å vaske ut av sekken. Ho fann naturlegvis hua, og kunne berette for vennindene på kvinneforening at i år hadde russerane vore fæle med mannen i Kvitesjøen; tenk – skinnhua hass var berre hol i hol.



Skuter som forliste -18.

Her er eit forlis som kanskje nokon vil seie skjedde i "nyare" tid.

M/S "Søndmøringen" forliste etter kraftig isskruing i Vesterisen den 24. mars 1962. Skuta var eigd av Andreas Klungsør frå Tjørvåg og Andreas Moltu frå Moldtustranda i Herøy. Den var bygd av tre i 1912 og ombygd i 1950. Motoren var på 240 H.K. Bruttotonnasjen var 135 og nettotonnasjen 45 tonn.

Skipper på turen var Arnolf Sandvik, 55 år frå Tjørvåg. 1. skyttar Ottar Lillestøl frå Tjørvåg og maskinist Leif Larsen frå Moldtustranda.

Sjøforklaringa vart halden i Ålesund den 2. april 1962 med byfogd Bjarne Fjørtoft som domar. Rolf Kvien, ein ikkje ukjend ishavsskipper, var sjøkyndig rettsvitne. Skuta hadde ein forsikringssum på kr. 250.000,

At forliset skjedde i "nyare" tid, må ein kunne seia utifrå det fakta at det vart nytta både bergingsbåt, helikopter og fly før mannskapet var heime i Ålesund.

Sjøforklaringa fylgjer i si heilheft. God lesnad!

Sigbjørn K. Rosbach Røren, Ålesund.



RETTSBOK
for
ÅLESUND BYRETT

År 1962 den 2. april ble rett holdt på byfogdkontoret i Ålesund.

Dommer: Byfogd Bjarne Fjærtøft.

Sjøkyndig rettsvitne: Rolf Kvien, habil, har avgitt fors. för.

Saken gjelder: Sjøforklaring i høve selfangeren "Søndmøringen"s forlis i Vestisen 24. mars 1962 under isskråing.

Sak nr. 15/62 B.

Til stede: "Søndmøringen"s fører, Arnolf Sandvik, båtens assurand
Assuranseforeningen Ishavet, ved Karsten Godö.

Skipsinspektøren og politiet var varslet, men møtte ikke.
Rederiet ved korresponderende reder var også varslet, men møtte ikke.

Dommeren la fram og leste opp følgende begjæring om
sjøforklaring datert 31. mars 1962:

" Undertegnede tillater seg herved å begjære sjøforklaring
"i anledning fangstskuten "Søndmøringen"s forlis i Vesterisen
"den 24. mars 1962 under isskråing.

" Skibets papirer og personlige papirer gikk tapt ved
"forliset.

" Jeg vedlegger en rapport over hendelsesforløpet som er
"skrevet etter at jeg kom til Norge.

" Foruten undertegnede begjæres følgende vitner avhørt:

" 1. maskinist Leif Larsen, Moltustranda.

" 2. Førsteskytter Ottar Lilløy, Tjervåg.

" P.T. Ålesund, den 31. mars 1962.

" Arnolf Sandvik (sign.)

" Arnolf Sandvik

" skipsfører. "

Dommeren la videre fram og leste opp den i refererte skrifvelse nevnte rapport, sålydende:

" Da forliset paa M/S Söndmöringen skjedde saa hurtig att ingen papirer blei berget, skriver eg her en indberetning saa godt som eg kan huske. Den 21 - 3 - 62 hadde vi en opservasjon paa 71°10'N 16°V. Vi begyndte da att gaa VNV det er tett is men vi ser att skuterne som er lenger inde i isen har folk paa isen. Den 22 - 3 - kl. 20 blir vi fast vi var da kommet saa langt att vi sendte folk paa isen. Den 23 - 3 - 62 ligger fremdeles fast - folket arbeider med att faa ombord det som vi fikk i gaar.

Den 24 - 3 - 62. Vi ligger fremdeles fast/, paa eftermiddag slakker isen litt saa vi faar skuta laus og avenserer ett lite stykke, ca. kl. 19 begyndt vi att baue og skulde komme oss igjennem ett störisbelte men pludselig blei skuta fast saa eg fikk ho ikke tilbake. Vi hadde da ett stort flak paa S/B side som skraaet slik at det tok indi skutesida bare till forkant av boatdekket. Paa B/B side hadde vi is heile veien med ett stort flak paa akterenden, eg var sjölv i Topptönnna. En liten stund efter kom Maskinisten frem for kaisingen og sa att dei greidde ikke og holde skuta lens. Det blei da öyeblikkeli begyndt att sette baatene paa isen samt redningsflaaten og litt proviant. Eg fikk forbindelse med B/D Salvator som peilte oss og vilde begynde att gaa mot oss med det samme, eg snakket litt med M/S Rundö som hadde hört samtalen, naar den var slutt tok eg nokre bokser med Signallys som laag oppi bestikken og kasta utpaa isen. Da eg no kom utpaa boatdekket gikk sjöen ca. midt oppi halvdekket og i forkant av kaisingen. Folket er nu kommet paa isen, og eg ogsaa gaar fra skuta.

Arnolf Sandvik."

Sto fram: Arnolf Martin Johan Sandvik, 55 år gammel, bor i Tjervåg i Herøy. Var fører av selfangeren "Söndmöringen", ingen interesse i rederiet, hans hustru er søskenbarn til rederen, forøvrig ubeslektet og uforbunden med rederne, båtens eiere, kjent med sine plikter, formante og forklarte:

Han bekreftet riktigheten av den rapport han hadde sendt og vedlagt begjæringen om sjöforklaringen, rapporten som er inntatt foran i rettsboken. Han ba om at rapporten ble tatt som del av hans rettslige forklaring i dag. I tillegg hertil forklarte han:

Han mistet ved forliset alle sine personlige papirer og dokumenter, herunder sine sertifikater. Han har kystskipper-sertifikat antagelig fra 1930 eller 1931. Han har vært fører av fiske- og fangst-skuter siden 1946. Han har vært fører av M/S "Söndmöringen" fra 1948.

"Söndmöringen" var en treskute bygget i 1912 og ombygget i 1950 og hadde ved forliset en maskin på 240 hestekrefter. Båten målte brutto /ca. 135 tonn og netto ca. 45 tonn. Båtens eiere var Andreas Klungsör og Andreas Moltu med hver sin halvpart og med Andreas Klungsör som korresponderende reder. Båten reiste fra Ålesund 14. mars i år for å gå til Vesterisen i selfangst. Mannskapet besto av 14 mann inklusiv ham selv. Båten var bunnbesiktiget siste høst og alle pålegg fra skipskontrollen var utført og utstyret var kontrollert ved avgang. Maskinen var i utmerket stand. Alt navigasjonsutstyr var i orden.

De kom til iskanten 18. mars. Det vil si, de hadde da fått såpass föling med isen at de tok inn loddet. Det var godt vær. Om morgenen den 19. gikk de vestover langs iskanten. Her kom de sammen med 4 - 5 andre skuter som de ble liggende sammen

med om kvelden. Her kom etter hvert flere skuter til. Neste morgen begynte de å fangste. Den første fangstdagen var det godt vær. Den 21. mars går de inn i isen. Det var tett is. De ser skuter lenger inne i isen. De ser at skutene lenger inne i isen har satt folk på isen for å fangste. Det gikk sent med å komme inn i isen, de holdt på med dette $\frac{1}{2}$ til ca. kl. 2.00 om natten. De ble da liggende til neste morgen. De var enny ikke helt fast i isen, men det var svært vanskelig å ta seg fram. Den 22. mars om kvelden satte de folk på isen. Folkene kom ombord igjen i 23.00 tiden. Den 23. mars lå skuta helt fast i isen. Skuta ble liggende fast i isen til neste dags middag. Da lykkedes det han å få skuta løs. Det var da meningen å få skuta ut av isen igjen for å gå østover. De hadde da fått ombord i alt ca. 200 dyr. Han antar at en tredjepart var storklappmus. Resten var blueback. På spørsmål svarer han at dagsfangsten bli vanligvis innført for hver dag og etter hvert. I dette tilfelle var fangsten ført slik unntatt fangsten den siste dag da skuta gikk ned. Han anslår fangsten den siste dag til 15 - 20 dyr.

De arbeidet seg ut av isen. Skuta ble imidlertid sittende fast i 19.00 tiden eller der omkring. Dette kom helt uventet på de. De fikk da et stort flak på styrbord side. De var oppmerksom på dette flaket, men de regnet med å skulle komme forbi det. Slik gikk det ikke. Flaket rammet skuta på styrbord side på forkanten av båtdekket. De fikk nå is rundt hele skuta, i/det de også fikk et stort flak på akterenden. De hadde isen i baugen. Det ble på denne måten urå^d å manøvrere skuta. De kom seg hverken foreover eller akterover. Selv sto han i tønna. Etter at båten hadde stått fast en stund kom maskinisten opp og meldte fra at de greide ikke å holde skuta lens. Selv gikk han med en gang ned fra tønna og beordret båtene på isen, likeså redningsflåten og litt proviant. Han tok også med en del

signal lys. Så snart han var kommet ned av tønna, gikk han i radioen og varslet de andre skutene. Den første han fikk kontakt med var bergingsfartøyet "Salvator". Denne ble orientert, fikk de nødvendige opplysninger, peilet inn "Söndmöringen" og startet med en gang for å nå "Söndmöringen". Etter at han hadde hatt kontakt med "Salvator", fikk han kontakt med "Rundøy". Skipperen her sa fra at dersom mannskapet på "Söndmöringen" kom i retning av "Rundøy" skulle han sende folk imot de. Hertil svarte Sandvik at "Polaric" lå nærmere. Når de var kommet på isen ville de ta avgjørelsen om de skulle gå i retning av "Polaric" eller "Rundøy". Da han nå kom ut var sjøen allerede kommet opp på halvdekket og i forkant på keisinga. Hele mannskapet untatt han selv var nå kommet ut på isen. Han fant at han nu selv måtte forlate skuta. Da han fra tønna og ved meldingen fra maskinrommet ble klar over situasjonen og hvor alvorlig den var, gjorde han alt for å få forbindelse med andre skuter for å berge mannskapet. Det ble på denne måte dessverre ikke tid til å berge utstyr, hverken skipsutstyr eller private utstyr. Tiden ble så knapp at det heller ikke ble tid for han til å gå ned i lugaren for å hente skipspapirene og hans personlige papirer, herunder også hans pengebok. Da han kom ut av radiatorommet var alle lugarer akterut fylte med sjø. Det var derfor utelukket å komme inn der. Skuta gikk med antagelig 5 - 10 minnutter etter at han selv var kommet på isen. Han og mannskapet sto på samme flak inntil skuta var gått ned. Der ble vistnok kastet på isen endel klær fra tørkerommet ombord, men alt ble liggende igjen på isen da de startet for å gå mot "Polaric". Mannskapet fikk på denne måten ikke med seg mer enn det de sto og gikk i.

Etter at han selv hadde hatt forbindelse med "Rundøy" fikk denne forbindelse med "Polaric" og varslet om forliset. "Polaric" sendte da ut folk i retning der "Söndmöringen" gikk

ned. Mannskapet fra "Söndmöringen" nådde frem til "Polaric" i 22.00 tiden, eller kanskje litt før. "Polaric" hadde forbindelse med "Salvator" som nådde fram ut på dagen neste dag. "Salvator" kom til iskanten og ved hjelp av helikopter ble mannskapet fra "Söndmöringen" flyttet over fra "Polaric" til "Salvator". Denne gikk med mannskapet til Akkureyri på nord Island neste formiddag - mandag. Hit kom "Salvator" ut på dagen neste dag. De overnattet i Akkureyri, reiste så med fly via Reykjavik, Fornebu og til Vågå, hvor de kom fredag ettermiddag.

Oppløst og vedtatt. Han bekreftet sin forklaring med forsikring.

Sto fram som 1. vitne: Ottar Lilleøy, 36 år gammel, bopel Tjörvåg i Herøy, førsteskytter ombord på "Söndmöringen", ubeslektet med eieren av "Söndmöringen" uten interesse i båten, gjordes kjent med vitneansvaret, formantes for forklarte:

Han har kystskippersertifikat av første klasse. Han ble forhyrt som første-skytter på Vesteristur i år. De gikk fra Ålesund den 14. mars. Etter hans mening var alt i forskriftsmessig orden ombord i båten da de forlot Ålesund den 14. mars. De nådde iskanten. De begynte å fangste den 20. mars. Skuta kom første gang fast i isen fredag den 23.. De lå fast natta over og litt ut på formiddagen lørdag den 24. Skuta kom løs, men kom påny fast i isen. Dette var om ettermiddagen den 24.. Selv kom han på vakt kl. 18.00. Straks etterpå ble skuta fast igjen. Skipper Sandvik var da i tønna. Under bauingen ble skuta stoppet av tre flak, et flak under akterenden, ett på styrbord side og iskanten på babord side. Skuta ble låst fast. Det var ikke mulig å komme løs fra det taket isen hadde fått på skuta. Skuta ble skrudd ned på kort tid.

Maskinpumpene greide ikke å lense skuta. Det ble forsøkt også med dekkspumper. De fikk rensset den ene pumpen for is, men da de så mengden av sjø i maskinrommet kom de straks til at det var utelukket å holde sjøen ute med dekkspumper etter at motoren i maskinen var stanset. Det gikk ca. 2 timer fra skuta var fast til den var gått ned. Det gikk 15 - 20 minutt fra den store lakkasje ble konstatert til skuta gikk ned. Mannskapet fikk en del av sitt tøy kastet opp på isen, men her ble det ~~skånn~~ liggende. De fikk det ikke med seg. Mannskapet fikk således faktisk talt ikke reddet noen ting med seg. Selv mistet vitnet alle sine papirer.

Vitnet oppgir fangsten til ca. 200 dyr. Av denne fangst var 184 dyr kommet ned i rommet. I tillegg hertil lå der noen dyr på dekk. Av dyrene som var kommet under dekk var det 104 blueback. Vitnet selv hadde foretatt kontroll og opptelling av fangsten. Han er derfor sikker på disse tall.

^{i/}
Forøvrig forklarte han seg helt overensstemmelse med skipper Sandviks forklaring. Han tilføyer at dyrene som lå på dekk i det vesentlige var blueback.

Opplest og vedtatt. Vitnet ble edfestet og fratrådte.

Sto fram som 2. vitne: Leif Larsen, 35 år gammel, bopel Moltustranda i Herøy, maskinist, ubeslektet med eierne av M/S "Søndmøringen", uten interesse i båten og rederi, gjordes kjent med vitneansvaret, formantes og forklarte:

^{har vært}
Vitnet/maskinist på fiske- og fangst båter siden 1947. Han har ikke skole og derfor ikke vanlig sertifikat, men har mønstret på som maskinist med myndighetenes samtykke. Han har vært maskinist det siste året på M/S "Søndmøringen". "Søndmøringa

var kommet i Vesterisen og begynte å fangste den 20. mars. Lørdag den 24. kom skuta fast i isen. Selv var vitnet i maskinen. Skuta var helt tett før de kom fast i isen denne lørdag. Skuta fikk så stor lekkasje at han ikke maktet å holde den lens med de motorene han hadde til rådighet. Han gikk da opp på dekk og så fra om dette og ba de sette igang dekkspumpene. Først stanset hovedmotorene på grunn av sjövatnet og etterpå stanset hjelpemotorene, fordi det var ikke mulig å holde sjövatnet borte. Alle maskiner, både hovedmotoren og hjelpemotorene gikk til de ble stoppet av sjöen, d.v.s. sjövatnet som trengte inn på grunn av det presset skuta ble utsatt for av isen. Vitnet varslet selv skipperen om vannsituasjonen i maskinrommet. Skipperen ga ordre til å få redningsbåtene på isen. Det var ingen tid til å berge noe i det hele tatt. Der ble kastet enkelte klesplagg på isen, men de fikk ikke noe med seg. Da de forlot stedet hvor "Söndmöringen" gikk ned og gikk mot "Polaris". De ble på iskanten til "Söndmöringen" gikk ned. Været var bra. Vitnet anslår fangsten til ca. 200 dyr. Fangsten besto både av blueback og storedyr.

Opplest og vedtatt. Vitnet ble edfestet og fratrådte

Flere vitner var ikke oppgitt.

Det s/jökyndige rettsvitnet hadde intet å bemerke.

Retten hevet.

Bjarne Fjærtøft

RETT AVSKRIFT

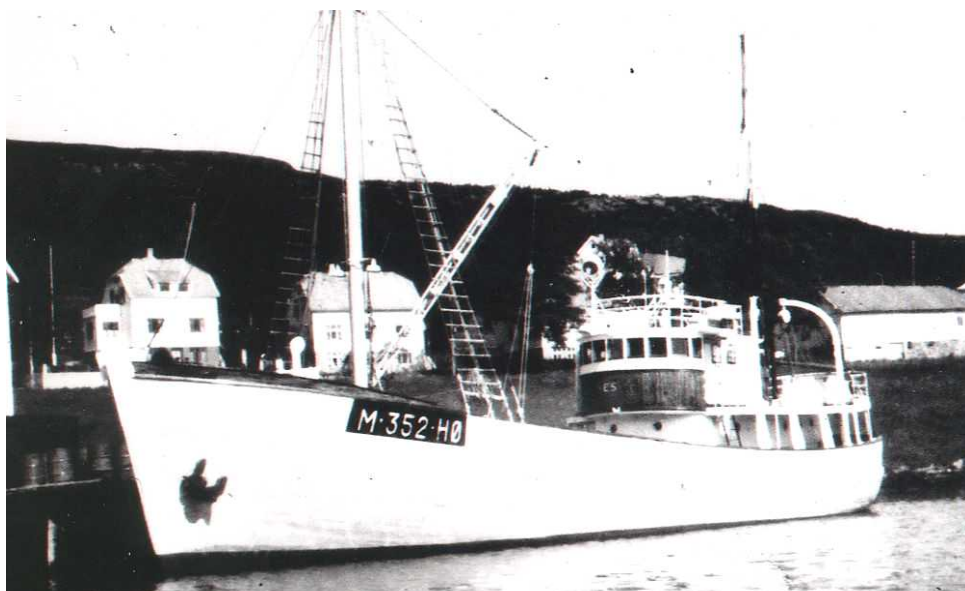
Rolf Kvien



Vi snublar vidare

Av Magnus Sefland

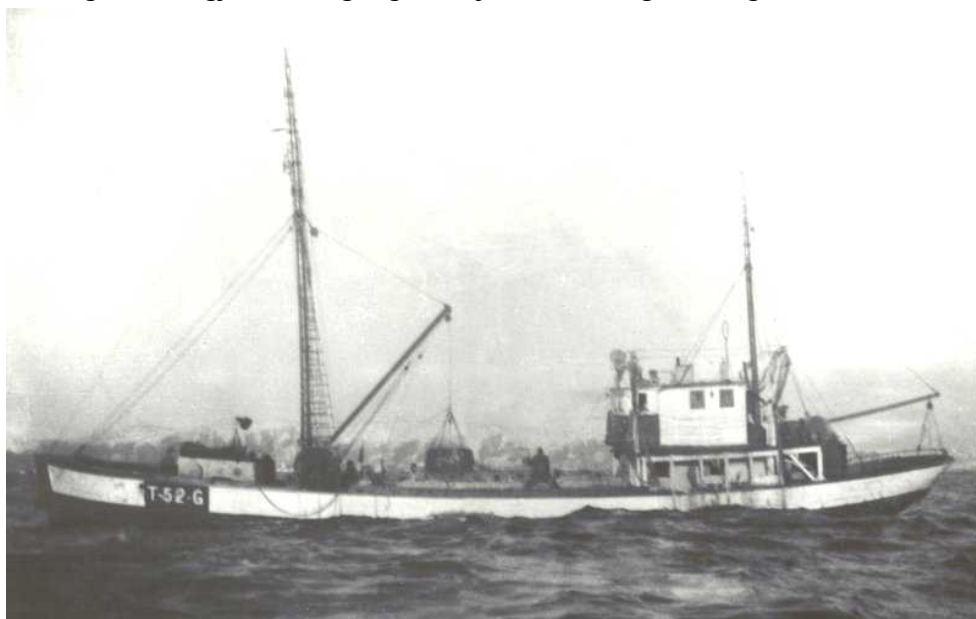
Vestis: I førre utgåve av Isflaket hadde eg ein oversikt over fartøy som er verna på land. Eitt av fartøya er ishavsskuta Vestis, som nå står på land i Hammerfest. Eitt av fotografia viser skuta ved kai i Tjørvåg. Der har årstalet 1944 snike seg inn og gitt inntrykk av at fotografiet vart tatt det året. 1944 var imidlertid byggjeåret for skuta. Ved å studere fotografiet vil ein sjå at skuta har både ishavsrigg og Herøy-registreringa M 352 HØ.



Skuta vart rigga for ishavsdrift i 1958, og i 1965 vart ho selt nordover og fekk Hammerfest-registreringa F 65 H (Fartøyregister). Fotografiet frå Tjørvåg må altså ha vorte tatt ein gong mellom 1958 og 1965, - om eg har resonnerert rett.

Vestis ved kai i Tjørvåg ein gong mellom 1958 og 1965. Foto: Ishavsmuseet.

Lance – ikkje Espenesvåg: I same utgåva av Isflaket hadde eg ei retting og tilleggsopplysning til ein tidlegare omtale av ishavsskuta Espenesvåg. Rettinga og utfyllinga var – så langt eg kan sjå – grei nok. Som illustrasjon ville eg ha med eit fotografi av Espenesvåg, med fiskeriregistreringa T 52 G. I prosessen ser det ut til å ha skore seg på nytt og snike seg inn eit fotografi av ei anna skute enn Espenesvåg. Skuta som var avbilda i rettinga bar – igjen så langt eg kan sjå – fiskeriregistreringa T 29 G.



Espenesvåg i
fiske. Tid og stad
ukjent. Foto:
Gunnar
Holmstad.

Sidan det allereie har vorte kluss, kan eg ikkje gjere anna enn å ta alle moglege atterhald. Men etter mine notatar skal skuta med fiskeriregistreringa T 29 G ha vore Lance, - skute nummer to av dei fire som til ulike tider bar namnet *Lance*. *Lance* nummer to eksisterte frå 1938 til 1967.

Den første *Lance*: Når eg først er i gong med gratangsskuter, høver det vel med ein kort presentasjon av alle dei fire skutene som bar namnet *Lance*.

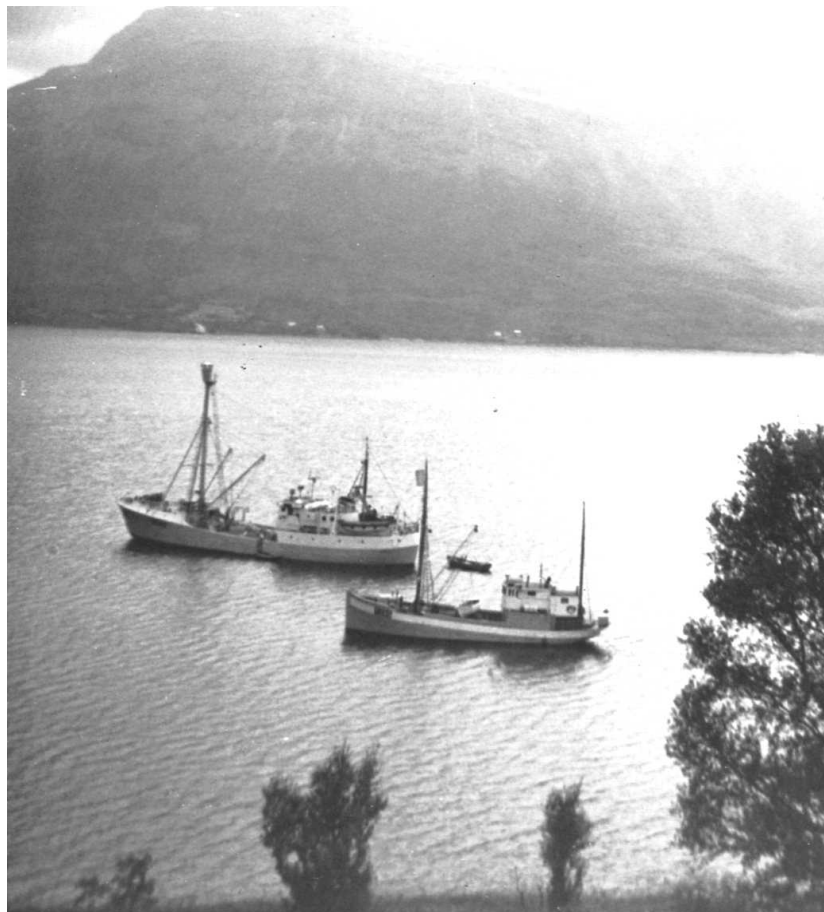


Den første Lance i Kvitsjøen i 1928. Foto frå Eivind H. Kristiansen: Ishavsart frå Gratangen og gamle Ibestad. Med løyve frå forfattaren.

Den første *Lance* var frå starten ei klinkbygt skøyte på rundt førti fot, bygt eit ukjent år, truleg tidleg på 1900-talet, og truleg i Salten. Meir presist har eg ikkje grunnlag for å seie det. Første tida skal fartøyet visstnok ha høyrte heime i Lavangen og hatt namnet *Avance*. Seinare overtok Mikal Nilssen i Gratangen fartøyet, og endå seinare, truleg ein gong under første verdskrig, kom Arnt Nilssen, bror til Mikal, inn som medeigar. Då skal namnet ha vorte endra til *Lance*. Fartøyet vart forsterka, ombygt til kravell og pålagt ishud. Fartøyet vart forlengt og bytte motor fleire gonger. Frå 1920 hadde fartøyet fiskerimerket T 36 I (Ibestad), og frå 1927 T 36 G. Rundt 1930 var fartøyet rundt 60 fot og hadde ein Bolinder på 60 hk. Fartøyet var årvisst på fangst i Kvitsjøen. Eigarar var framleis brørne Nilssen, med Arnt Nilssen som skipper. Arnt Nilssen var også skipper då fartøyet forliste under fangst i Kvitsjøen i april 1932 (Fartøyregister; Nordanger 1980; Kristiansen 1989).

Den andre *Lance*: Dette er skuta som eg trur vart feilaktig presentert som Espenesvåg. *Lance* nummer to vart bygt av tre i Grovfjord. Skuta fekk kutterskrog og vart levert i 1938, med fiskeriregistreringa T 29 G. Etter ei ombygging tidleg på 1950-talet var skuta rundt 70 fot – og like mange bruttotonn. Første tida hadde skuta ein Bolinder på 40 hk, seinare ein Wichmann på 120 hk. Dei første eigarane var Arnt Nilssen og Joakim Martinsen. Arnt Nilssen si deltaking i denne skuta vart kortvarig. Nilssen var skipper på Nyken og omkom då

Nyken forliste i Atlanterhavet på veg til fangst ved Newfoundland i 1939. Martinsen tok over som eineeigar. Denne skuta har vorte omtalt som ei austisskute. Skuta gjorde mange gode turar. Mot slutten var Enok Martinsen, son til Joakim Martinsen, skipper. Skuta vart kondemnert og søkt i Grovfjord i 1967 (Fartøyregister; Layton og Sætra 2005).



Trekutteren Lance (nummer to) og stålkryssaren Lance II (nummer tre) for anker i Gratangen ca 1966-67. Foto: Enok Martinsen. Frå Eivind H. Kristiansen: Ishavsfart fra Gratangen og gamle Ibestad. Med løyve frå forfattaren.

Den tredje Lance (Lance II): I 1966 tok Enok Martinsen steget frå trekutter til stålkryssar – og frå Austisen og Vestisen til Newfoundland. På nyåret 1966 fekk han levert stålskuta Lance II frå Kaarbø MV i Harstad. Lance II fekk fiskeriregistreringa T 95 G. Skuta var ved levering på ca 120 ft /ca 370 brt. Seinare vart skuta forlengt til nærare 150 ft, og ho hadde ein MaK på 1500 hk (Fiskeridirektøren 1966). Skuta var bygt for selfangst og snurpefiske. Eit års tid – før Lance frå 1938 vart kondemnert i 1967 – hadde Martinsen to skuter med namnet Lance. Derfor fekk den nye stålskuta romartalet II som del av namnet: Lance II.

Lance II fekk ein tragisk lagnad. I januar 1974 var skuta på loddefiske utanfor Aust-Finnmark. I dårleg ver med tung sjø og dårleg sikt grunnstøytte Lance II ved Syltefjordstauran i Båtsfjord kommune i Aust-Finnmark - på morgonsida 11.02.1974. Den tunge sjøen slo skuta til vrak mot den revnete fjellveggen. Elleve av dei tretten om bord omkom. Dei to overlevande vart henta opp frå fjellhyller av helikopter frå Banak. Årsaka til forliset vart ikkje sikkert fastslått, blant anna fordi alle som var i styrehuset ved grunnstøytinga omkom. Aviser ymta om visse vanskar med autopiloten om bord siste tida før forliset. Harald H. Layton og Gunnar Sætra har skildra skuta si historie og omstenda omkring forliset i boka *Kald morgen. 'Lance II' forliser* (2005).

Den fjerde Lance: Enok Martinsen fekk bygt den fjerde Lance. Skuta vart levert frå Sterkoder MV i Kristiansund i 1978. Måla er oppgitt til ca 55 meter og 960 brt, og skuta fekk ein MaK på 3200 hk. Skuta overtok både Lance-namnet og fiskeriregistreringa T 95 G frå den forliste Lance II. Skuta vart bygt som eit kombinasjonsfartøy for snurping, trål og selfangst. Men skuta var ikkje i stand til å forsvare investeringane. Etter berre kort tid kom skuta i eige og teneste hos Sjøkartverket, og nokre år seinare vart ho overtatt av Norsk

Polarinstitutt. Der blir skuta framleis brukt som forskingsfartøy. Som forskingsfartøy har Lance vore i bruk i nordlege farvatn, men også eit par turar til Antarktis. Bolkevis har skuta også vore i teneste for kystvakta (Ottesen 2007; Alme 2009).



Storskuta Lance (nummer fire). Foto: Helge Sunde.

I 2010 – meir enn tretti årgammel – blir *Lance*, saman med eit par andre forskingsfartøy, rekna som moden for utskifting. Blant andre Polarinstituttet pressar på for å få bygt eit større isgåande forskingsfartøy som erstatning for dei tre gamle fartøya. Men det seiest at i regjeringa er det usemje mellom Miljøverndepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet om kven som skal bere dei 1,1 milliardane eit slikt fartøy er venta å koste (Aftenposten Nett 28.04.2010)

Sluttord: Så gjenstår det å oppdage moglege mistydingar og feil i dette oppsettet.

Referansar

Arkivalia: Ishavsmuseet Aarvak, Brandal. Fartøyregister.

Nettstad: www.aftenposten.no (28.04.2010).

Litteratur:

Alme, Johannes Bjarne: *Ishavsfolk si erfaring* (2009)

Fiskeridirektøren: *Register over merkepliktige norske fiskefarkoster 1966.*

Kristiansen, Eivind H.: *Ishavsfart fra Gratangen og gamle Ibestad* (1989).

Layton, Harald H. og Gunnar Sætra: *Kald morgen. 'Lance II' forliser* (2005).

Nordanger, Trygve: *Dramaet i Nord-Atlanteren februar 1939* (1980).

Ottesen, Johan: *Ishavsskuter III* (2001).

Som venta viser Aarvakhuset seg å vere verdfullt for Ishavsmuseet. Ikkje berre har skuta det luftig og tørt under taket, men bygget fungerer som konsertlokale og serveringsstad. Det er bygt ei transportabel scene som lett kan utvidast alt etter kor mange som skal opptre. Vi var spente på akustikken, men den viser seg å vere framifrå. Både artisten Kurt Nilsen, komikarane Bye og Rønning og gruppa Strings Unlimited, som alle har hatt førestillingar der, går god for den.



Det har også vist seg populært for grupper å bli servert mat i Aarvakhuset. Sist men ikkje minst er bygget ein glimrande stad for orientering om selfangsten. Det er noko eige å stå på dekket av ei gammal selfangstskute når omvisaren fortel.

Det er no under oppføring eit tilbygg til museumsbygningen på 150 kvadratmeter i to etasjar mot sør. Fundamentet og golv er støypt og bygginga tek til i slutten av juni.

I første etasje vert det plass til fleire båtar, dvs. lettbåtar og fangstbåtar. Og butikk- og kioskområdet vert monaleg utvida. I andre etasje får utstillingslokala og konferanseromet auka plass. Tilbygget gjer at Ishavsmuseet får meir areal til å ta mot gåver frå reiarlaga på Sunnmøre. Det er her tale om gamle protokollar, skipsdagbøker osb. Det vil styrkje Ishavsmuseet sin plass som dokumentasjonssenter for polarhistorie.

I dagane 6.-22. august vert det halde kunstutstilling i Aarvakhuset. Det er kunstnaren Tone Mari Bjørkli som arrangerer salsutstilling av oljemaleri. Ho er fødd i Hammerfest, men oppvaksen i Elverum. Ho er utdanna i London ved London City Guilds School of Art.

Den 6. august vert det skipa til grillfest her ved museet. Det vert arbeidd med å få til litt underhaldning til maten. Opning av kunstutstilling i Aarvakhuset.

Den 10. juni vart det arrangert eldrefest på Ishavsmuseet i regi av Hareid pensjonistlag, Frivillegsentralen og Eldrerådet i Hareid. Det var nesten fullsett sal og god underhaldning prega av song og musikk. Skipper Ottar Brandal kåserte om orkanen i Vesterisen i 1952. Marie Lovise Widnes var programleiar.

I juni, juli og august er Ishavsmuseet ope alle dagar kl. 12-17. Kaffi og kaker kvar dag. September ope 13-16. Følg med oss på internett for å få med deg hendingar på Ishavsmuseet. www.ishavsmuseet.no Tidligere utgåver av Isflaket finn du her: www.ishavsvenner.net legg også til Ishavsmuseet på Facebook.

I slutten av mai kom det ein fotograf frå Tyskland for å fotografere Aarvakhuset. Bilda skulle vere med i ein kalendar og i presantasjonsmateriale for det multinasjonale selskapet Rheinzink som har levert kledninga til huset.

Årsmøte i Venneforeninga

20.04.10 var dato for årsmøte i Ishavsmuseets venneforening, og følgjande styre vart valt:

Leiar: Stian Runne Brandal (Ny)

Kasserar: Tor Riise

Styremedlem: Margit Skeide

Styremedlem: Johan Veiseth

Styremedlem: Jan Bigset

Varamedlem: Roger Korsnes

Varamedlem: Irene Dyrvik

Valnemnda: Ragnhild Røren, Odd Eiken og Roger Korsnes (leiar)

Revisor Oleif Eiken

Årsmøtet vedtok å endre dagens kontingent med enkelt medlem (kr. 150) og familiemedlem (kr. 200) og heller gå for ein ny felleskontingent på kr. 200,- som ein kallar kontingent/abonnement Isflaket. Bedrifter betalar fortsatt 500,-

Det låg føre ein søknad frå Ishavsmuseet om støtte på kr. 25.000,- til båtskuret som skal byggast på sørsida av museet. Dette vart einstemmig godkjent og løyvt 25.000,-

Den positive økonomien i 2009 opna for at venneforeninga kunne overføre 50.000,- til Ishavsmuseet, dette førte til eit underskot på ca. 25.000,- men venneforeninga har fortsatt ein sunn økonomi.

Frå årsmeldinga blei det nemnt bl.a. glede over å ha attende redaktør for Isflaket, Finn Sindre Eliassen.

Våren 09 blei rom nr. 2 på loftet ferdig, det blir nytta til bl.a. oppbevaring av bøker.

Isflaket feira 10 år, museet feira sitt nye bygg over Aarvak.

Venneforeninga vil takke alle som har bidrege og hjelpt til i 2009.

Helsing frå ny leiar:

Eg vil takke for den tilliten venneforeninga har gitt meg gjennom denne oppgåva. Det er ei ære å få vere med å bidra til Ishavsmuseet Aarvak, eit museum av så stor betydning. Eg ser fram til å kunne delta i den yrande aktiviteten venneforeninga har gjennom hjelp ved museet, aktivitetar og arrangement m.m.

Takk til alle som har bidratt og vil bidra i venneforeninga, takk til avgått leiar Arve Røyseth, og ei stor takk til alle som abonnerar på Isflaket, og dermed sørgjer for å oppretthalde kvaliteten og aktiviteten i magasinet.

Fredag 6. august inviterer Ishavsmuseets venneforening til grillfest for heile familia!

Med helsing Stian Runne Brandal, leiar

Det nye og det gamle i museet.

Tankar

Av Finn Sindre Eliassen

Siste halvåret har Ishavsmuseet teke i bruk datamaskinar i lokala for å presentere filmar og bilde for publikum. I skrivande stund er det plassert ut fem datamaskinar som utan stans viser fram gamle bilde, filmar og lydeffektar frå ishavet. På ein av maskinane kan publikum også bruke internett om dei ønskjer det.

Det er kjøpt inn nye flatskjermar, men elles kostar ikkje denne satsinga all verda i pengar sidan det er nytta brukte datamaskinar og fri programvare. Naturlegvis har det gått med nokre timar til å finne fram til dei rette programma og setje opp datamaskinane.

Dette er ei nødvendig og rett satsing for Ishavsmuseet, ikkje minst for å vekke interesse hjå born og unge. Samstundes er det eit høve til å stoppe opp og tenkje over forholdet mellom det tradisjonelle i musea og det nye; forholdet mellom den nye teknologien og samlingane; forholdet mellom internett og datapresentasjonane på den eine sida og samlingane med gamle ting, bygningar, båtar, ishavsskuter og skriftleg dokumentasjon på den andre sida.

Spørsmålet er mellom anna kvar ein skal ha fokus, kva er viktigast? Er ein tredimensjonal presentasjon av ishavsskuta Aarvak likeverdige med skuta der den står nyvølt i vernebygget sitt? Kan film og bilde gi ei like rik oppleving som tinga sjølve? Kan vi tenkje oss eit Ishavsmuseum der alle tinga og all skriftleg dokumentasjon er fjerna og berre bygningane og datamaskinane står att og presentasjonane flimrar over skjermene? Kan vi tenkje oss eit Ishavsmuseum som heilt ut er elektronisk og der alt fysisk eksisterande er fjerna; berre tilgjengeleg på internett?

Nei, det kan vi ikkje tenkje oss. Men vi kan leve med tanken på eit Ishavsmuseum utan datapresentasjonar, sjølv om det ikkje er det vi vil. Det fornuftige og framtidsrette er å bruke den nye teknologien som eit nyttig hjelpemiddel i arbeidet. Det betyr bruke heimesida aktivt, å nytte facebook og andre interaktive tenester på internett. Og det inneber å bruke datateknologien i lokala slik vi gjer, for å skjerpe interesse for det Ishavsmuseet, ikkje minst mellom dei unge.

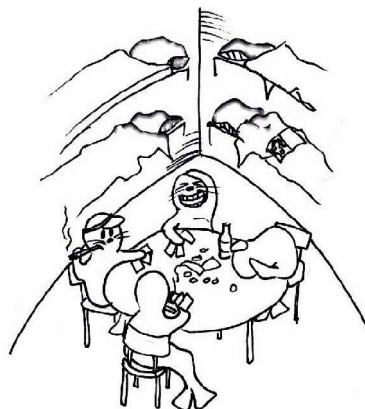
Ei brandalsskute vart eit år liggande fast i Vesterisen. Det var lite og fylle dagane med. Men ein dag vart vakta vår ein isbjørn som kom luskende fram mot skuta. Han såg ikkje ut til å vere redd av seg, berre nyfiken og sikkert svolten. Og karane gjekk etter geværet og la seg klar til å skyte. Litt bjørnekjøtt ville vere ei grei avveksling frå selkjøtt og klippfisk. Stueren som stod i byssa og svette over brøddeiga, ante fred og ingen fare då han hørde eit brøl inn gjennom den opne ventilen. Han sprang til og stakk haudet ut for å sjå. Då såg han rett ut på isbjørnen som stod like ved. Stueren ville drage hovudet inn igjen. Men det gjekk ikkje. Hovudet sat fast i ventilen. Heldigvis fekk dei skote bjørnen då. Men stueren sat enno fast med hovudet. Dei andre karane laut hente grønsåpe og smørje stueren godt inn før han fekk hovudet inn igjen gjennom ventilen.



Sjøisen smeltar i stort tempo.
Av Finn Sindre Eliassen

FRÅ RUFFEN

Vi kjem ikkje så lett unna klimaendringane som no er på gang. Vi kan diskutere om dei er menneskeskapte eller ikkje, men vi treng ikkje å vente på dei; dei utfaldar seg framfor augo våre. Og sidan følgjene av temperatúrauken på jorda er særleg dramatiske i Antarktis og Arktis, er dette emnet av stor interesse også for Isflaket.



I dagane 8.-13. juni i år var det arrangert ei diger konferanse i Oslo som vi gjerne skulle ha vore til stades på om der var pengar å reise for. Namnet var Oslo Science Conference. Meir enn 2000 polarforskarar, studentar, lærarar og politikarar frå heile verda var samla. Målet med konferansen var å gje ein samla presentasjon av resultata av Det internasjonale polaråret.

Vi har spesielt merka oss presentasjonen til den kanadiske vitskapsmannen dr. David Barber frå University of Manitoba. Han var leiar for eit av dei største prosjekta i Det internasjonale polaråret, eit prosjekt som leverte 370 studiar og der forskarar frå 27 land deltok.

Dr. Barber sitt prosjekt tok sikte på å knyte naturvitskapleg kunnskap i hop med tradisjonell kunnskap frå naturfolk i Arktis, dvs. inuittane.

Dr. David Barber fortalde at vi no misser 70 000 kubikkilometer is årleg. Det utgjer om lag 2,5 millionar kubikkilometer dei siste 30 åra. Men Barber sa at det kan vere villeiande å sjå på desse tala åleine. Det er også nødvendig å sjå på konsistensen av isen. Og på ein ekspedisjon sist sommar i Beauforthavet i Antarktis oppdaga Barber og teamet hans at mykje av isen som såg tjukk og sterk ut, var pil roten. Dei gjekk gjennom fem meter tjukk is med full fart.

For folka i nordområda er ikkje klimaendringane noko fjernt og teoretisk, men noko som grip direkte inn i livsvilkåra i kvardagen. Barber åtvara mot det han kalla eit arktisk gullrush i etterkant av at sjøisen smeltar. Det betyr fare for at vitskapsmennene kan kome under press for å produsere vitskaplege resultat som gjer det lettare å utvinne naturressursane i polarområda.

Han meinte vi bør sjå på polområda med eit økologisk blikk. Ja, det er grunnlag for å samanlikne sjøisen med dei tropiske regnskogane, sa dr. Barber i presentasjonen sin i Oslo.



Foto: Ansgar Walk

Glitrande essay om polfararen Robert F. Scott.

Finn Sindre Eliassen



I 1969 kjøpte eg ei bok på Moxness bokhandel i Trondheim som kom til å forme mitt syn på den britiske polfararen Robert F. Scott og ferda hans mot Sørpolen og gjorde meg immun mot freistnader på å heroisere han og gjere skurk av Roald Amundsen. Det er ei tynn bok på 167 sider. Teksten «Hvorfor døde Scott?» er berre knapt sju sider, men det er ikkje avgjerande.

Boka heiter «Essays og epistler» og er eit utval av artiklar Peter Wessel Zapffe skreiv om ei lang rad emne i tidsskrift, årbøker og aviser, eller berre hadde late ligge uttrykt i skrivebordsskuffa. Mellom emna i boka kan nemnast litteratur, litterær metode, religion, filosofi, historie, historiske personar, om fjellklatring, her er polemikk, skisser og noveller, kommentarar til aktuelle hendingar og endå mykje meir.

Forfattaren Peter Wessel Zapffe var fødd i Tromsø i 1899 og døydd i 1990. Det er uråd å plassere han i bås. Av utdanning var han jurist og filosof. Men han var så mykje meir. Mellom anna ein original tenkjer og ordkunstnar. Han var også fjellklatrar, friluftsmann og humorist.

I essayet om Scott som første gong sto på trykk i Aftenposten hausten 1961, går Zapffe i ein lang boge utanom all den spekulative nonsens som har vore skrive om briten sin undergang i Antarktis. Han går konkret til verks og deler analysen inn i fire deler: leiaren, planen, utrustinga og mogleg gjorde feil.

Sine første røynsler i polarstrøk gjorde Scott på Discovery i 1901-03 med to sledeferder. Der lærte han kva som ikkje fungerte, men han utvikla inga effektiv metode. Zapffe skriv: «Sammen med Shacletons notater fra 1909 og en uendelig teoretisk samvittighetsfuldhet i forberedelsen utgjorde dette Scotts faglige forutsætninger som leder 1910-12. Han måtte derfor eksperimentere samtidig som der forlangtes et maksimum av ydelse.»

Planen gjekk ut på å drive vitenskapleg forskning med basis på Ross-øya, pluss den avgjerande framstøyten mot Sørpolen. Det betydde at han spreidde kreftene. Han laut tene to herrar. Like før starten mot Polen gjorde han ei utflukt på 300 km mot vest istaden for å legge depot langs ruta. Transporten med hundar, motorsledar, hestar og mannetrekk var katastrofal.

Utrustinga var oppsiktsvekkjande. Zapffe skriv: «Scott omgikk med flid sine arktiske forgjængerers erfaringer, og selve isdjævelen Peary bønnfalt ham forgjeves om ikke å krenke polarlandets grunnlov: hunder, skindklær, kanadiske snesko og fersk fangst.» Sledane var kjøpte ferdige over disk, ikkje tilpassa formålet. Soveposane av reinskinn var ikkje råd å få tette fordi dei hadde lange klaffar. Dagsrasjonane var alt for små. Mennene leid av underernæring og vitaminmangel.

Scott sine feil var mange og alvorlege. Transportsvikten førte til eit kritisk lavmål i mat, klær og petroleum. Ekspedisjonen var basert på best moglege forhold med omsyn til vør og føre. Scott gjekk kvar dag som om det var den siste.

Scott må tidleg må ha fått mistankar om planen ikkje let seg gjennomføre. Zapffe skriv: «Bare en indre panik kan forklare de to drastiske forandringer i planen han foretok på et tidspunkt, da deres følger var uberegnelige, eller værre: bare så altfor lett lot sig beregne. Den ene bestod i, at begge hundespand med førere blev pålagt å fortsætte 16 dage længer end forutsatt i provianteringsplanen. Den andre var en økning i polpartiet fra fire til fem mand – efterat alt var tilrettelagt for fire. Bare kokningen tok en halv time mer om dagen - «an item I had not considered»».

Dette er berre eit ufullstendige utdrag frå eit suverent skrive essay. Det er umogleg å yte Zapffe rettferd på så liten plass som eg hadde disponibelt denne gongen. Men kanskje oppnår eg at nokre som les dette, kjøper boka på eit antikvariat, eller låne henne på biblioteket.

Polarbøker til sals.

På Ishavsmuseet kan den interesserte lesar finne eit bra utval av polarbøker. For eit par tre hundrelappar får ein kjøpe seg godt lesestoff. Dette tilbudet vert etterkvart å finne på Ishavsmuseet si heimeside på internett. Førebels er det berre å ta ein telefon eller stikke innom om ein vil skaffe seg ei bok.

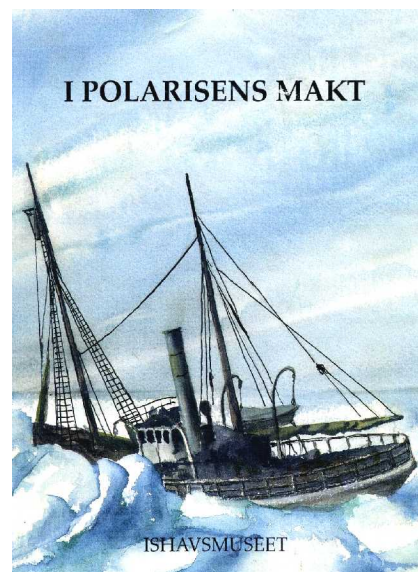
Ishavsmuseet har gitt ut fleire titlar gjennom åra. Nokre er no utselde. Men vi skal gi ein kort omtale av dei tre som det enno finst nokre eksemplar igjen av.

«I Polarisens makt»

ISBN 82-91003-01-7, 222 sider

Dramatikken kjem tett i denne boka som markerer 100 års selfangst frå Sunnmøre. Vi blir med seglskuta Gunhild på ishavet i 1908. Vidare om korleis dei vart kapra og seinare lurte den engelske marinen. Les om Aarvak sin dramatiske tur i 1920 og om korleis dei kom seg lause etter ha lege faste oppe i isen i fleire veker. 24 isbjørnar var maten dei vekene. Les om mann over bord i stormen, innesperra åleine i lugaren, korleis dei gjekk klar ei flytande mine, og korleis dei skifta propell i isen. Du får også vere med på skuta Riis sitt forlis i Kvitsjøn.

Bestill boka frå Ishavsmuseet. kr. 228,- + porto



«Når storstormen rasar»

ISBN 82-91003-02-5, 208 sider

Ei bok om fangst og sjøfolk sin harde kamp for tilværet, ein kamp som handlar om å overleve når naturkreftene råkar som hardast. Mot orkan, brotsjø og skruis, der vêrgudane er nådelause i all sin velde. Les om storstormane på ishavet i 1917 og 1952 der til saman 12 skuter og 164 mann kom vekk. Les også om det dramatiske forliset til bil og passasjerferja Skagerak i Skagerrak i 1966, du får møte igjen Ingrid som var berre 5 år den gongen og vart kasta på sjøen for bli redda om bord i ein fløte. Les om ishavsskuta Isbjørn sitt forlis i 1970. Du får også lese korleis det var når mannskapet måtte forlate Jopeter i grønlandsisen i 1955, og korleis det gjekk til når dei året etter fann den igjen.

Bestill boka frå Ishavsmuseet. kr. 245,- + porto.

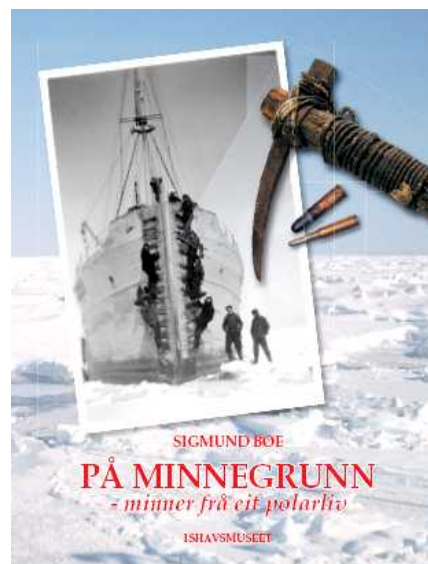


«På minnegrunn»

ISBN 82-91003-04-1, 240 sider.

Ishavsskipper Sigmund Bøe er forfatteren av boka. Sigmund hadde sin første ishavstur med Aarvak i 1936 og det er denne turen boka startar med. Sidan får du vere med Vesterhavet i 1937-38, med Arktos i den dramatiske overseglinga til New Foundland i 1939, du får vere med på krigssegla, på forsøksfangst etter sel i Weddelhavet, på selfangst i Vesterisen og Newfoundland, gjennom dramatiske døgn i sørpolisen, korleis det gjekk til når Polarstar skulle hentast heim frå verftet og den vidare historia til skuta, og bygginga og segla med den nyare og moderne Polarhav. Sigmund har lagt ned eit særleg imponerende stykke arbeid i to av dei største kapitla i boka; om sunnmørsk selfangstsoge og om navigasjon frå oldtid til GPS.

Bestill boka frå Ishavsmuseet. kr. 295,- + porto



Plukkfangst

Canadiske styresmakter vurderer masseslakt av sel på Sable Island. Øya er fødestad for ein selbestand på 300 000 som etter planen skal reduserast med 220 000 sel på fem år.

Fiskebestanden aust for Canada har enno ikkje kome seg etter overfisket på 90-talet, og no vurderer styresmaktene å redusere bestanden av gråsel drastisk i von om at fiskebestanden skal auke.

Men i Canada lever det også langt fleire sel. I tillegg til gråselane er det 8 millionar grønlandssel. I matfatet Barentshavet lever det til saman 1,8 millionar grønlandssel. Desse et like mykje fisk som det samla fisket i området.

Ifølgje forskaren Tore Haug ved Havforskningsinstituttet i Tromsø, må vi fange 60 000 sel i Barentshavet, fordelt likt på Austisen og Vestisen, om målet er ein stabil populasjon. I dag vert det fanga det berre 4000 dyr i Vestisen og ingenting i russiskkontrollerte Austisen.

I Barentshavet er det 1,8 millionar sel, og dei blir stadig fleire. Norsk miljøvernar er redd for at bestanden skal kome ut av kontroll og i verste fall invadere norskekysten. Miljøvernaren det er snakk om er Ørjan Holm, politisk nestleiar i Norges Miljøvernforbund,

-På 80-talet kom det tusenvis av sel nedover kysten og det gjekk utover fisket og kan gjere godt innhogg i oppdrettsnæringa - det siste hadde forresten ikkje vore så ille, seier Holm lattermildt til Dagbladet.

Holm blir alvorlig igjen når han snakkar om dei han kallar dyrevernarar.

- Det er beklageleg at ein ikkje har så god omsetning på selprodukt som tidligare. Dyrevernar har sabotert dette og gjort det til ei dyrevernsak, mens det i røynda handlar om ein bestand med eksplosiv vekst.

- Det er ei skam at det skal vere sånn. Noreg, Russland og Canada må gjere eit kjempearbeid for å få kontroll over bestandane som er.

Holm åtvarar vidare mot at vi kan kome i same situasjon som i Canada, som nå altså vurderer destruksjonfangst av 220 000 sel dei neste fem årene på Sable Island.

- Før eller seinare vil vi risikere at vi må drive destruksjonsfangst for å redusere trykket på kommersielle fiskeartar. Det er også snakk om dyretragediar, selen som ikkje har mat går dødssvolten ut på vandring.

(Kjelde Dagbladet)

Havsel kom frå Vesterisen med 3975 grønlandssel i år. Det er ny rekord for skuta som var den einaste norske skuta på dette feltet i år.

Denne sesongen var forholda var svært gode i isen. Skipper Bjørne Kvernmo var brunbarka då skuta klappa til kai i Tromsø tidleg i mai.

-Vi hadde med oss 50 tonn spekk, 120 tønner med salta kjøt og 1,5 tonn med biffkjøt då vi kom til Tromsø denne helga. Her går det verkeleg unna, sa Kvernmo til Altaposten.

Etterspørselen etter selkjøt er formidabel både i Tromsø og områda rundt, som Balsfjord og Malangen. -Vi sel det meste frå kaia, men det går også to bilar i distrikta her nede, sa skipper Kvernmo til avisa.

(Kjelde Altaposten).

Ivar Ytreland med ny polarbok.

Ivar overvintra på Nordaust-Grønland like etter krigen, og har besøkt øya fleire gongar seinare. Han har vore sterkt opptatt av dette landet i tida etterpå, og har skaffa seg enorme kunnskapar om ekspedisjonane og fangstmannslivet. Han har også vore aktivt politisk og vore fylkesordførar i Sør-Trøndelag. Ivar har levert mange spennede artikkelar til Isflaket.

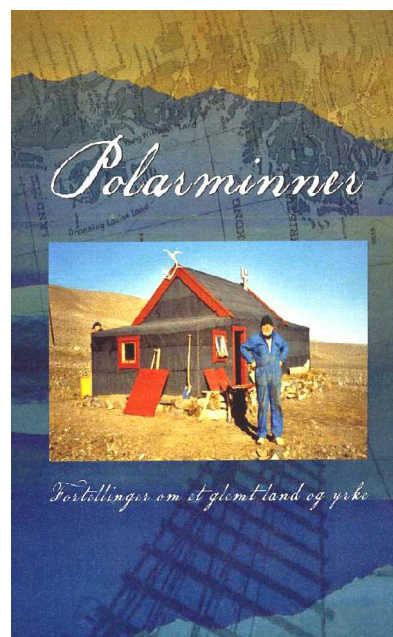
Han har no samla artiklane sine i ei bok – Polarminner, fortellinger om et glemt land og yrke. Boka er i desse dagar ferdig trykt, og kjem snart til Ishavsmuseet for vidaresal.

Dette er ei praktbok på 223 sider med mange gode bilde.

Isflaket kjem tilbake med nærmare omtale i neste utgåve.

Boka kan bestillast på Ishavsmuseet.

Tlf: 700 92 004 mail: webjorn@ishavsmuseet.no



Glimt frå Ishavsmuseet sitt store fotoarkiv



Mannskapet på «Øst» i 1930. Nokon som kjenner dei?



Ishasskuta «Øst» fast i isen.

Dramatisk episode med "Aarvak" i 1920.

Dette maleriet heng på veggen i Ishavsmuseet og viser korleis malaren Magnulf Bjørndal frå Hareid såg for seg ei av hendingane frå turen. Episoden er nærmare beskriven under bildet. Mannskapet er her i ferd med å berge skuta då ho låg oppskrudd på isen.



Ishavsskuta "Aarvak" er løfta opp på eit svært isflak av den kraftige isskruinga, og ligg tørt med slagside oppe på isen.

Mannskapet på 14 mann har vore gjennom det meste på denne turen. Rett etter at kursen var sett i open sjø, hadde rorkjettingen låst seg fast. Dette berga dei frå å gå på ei flytande hornmine. Etter to døgn i open sjø får dei storm, og fangstbåten på båtdekk sleit seg. Stuert Ingvald Lorgen fortel; *Andre skyttaren tok med seg Sverre, førstereisguten, og gjekk for å surre båten fast igjen. Han datt på sjøen, men landa på ein stor brottsjø som var på veg innover skuta, brottsjøen slengde Sverre inn på skuta igjen, og han vart berga.*

Etter ei veke i fangst bles det igjen opp til storm. Det var då det hende; eit stort brot av ein sjø kjem veltende innover skuta, slår nedgangen til lugaren til pinneved og tek med seg Sverre, førstereisguten, over bord.

Det var ingen ting vi kunne gjere for Sverre, det var nyttelaust å sette båt på sjøen i dette veret. Vi ba alle ei stille bøn for Sverre, det var alt vi kunne gjere. Så gjekk vi laus å spikre igjen nedgangen til lugaren som sto open for sjøen. Der nede låg 16 år gamle Godtfred som var skada, i fem døgn raste uveret, og vi hadde ikkje sjanse til å sjå til han. Fem døgn aleine mens uveret rasa. Vi stappa filler og grønsåpe i alle sprekker, så sjølv om vi tok inne mykje vatn, heldt vi oss flytende.

Men prøvelsane var ikkje over med dette; Isen vart tettare, den begynte å presse å skru mot "Aarvak".

Sveitten står i ansiktet på oss alle, og mange har tårer i auga. Då får "Aarvak" plutselig fart på seg. Som ein leiketøybåt spretter den i veret, og vert liggande tørr oppe på det store isflaket..... Tre veker vart dei liggande slik før isen slakka litt. Det var då skipper Webjørn Landmark kom med ordre om å leite opp alt tauverk som fanst om bord og spleise det saman til eit lang tau. Dei eine enden vart gjort fast oppe i maste toppen, den andre halt langt innover isen. Vi vart kommanderte alle mann innover isen å ta tak i tauet. Vi gav oss til å rykke i det. Skuta skolv for kvart tak.. Den glei litt for kvart tak, ut mot iskanten, så tok flaket til å skråne litt. Det var ei god hjelp. Vi strevde så sveitten silte, det var fjorten mann mot naturkreftene. Vi holt på i to –tre timar. Skipperen gikk bort til skuta, kom tilbake å sa: det går rette vegen. Det avgjerande øyeblikket ville vere når skuta dumpa frå isflaket og ned i sjøen. Ville ho tåle det? Vi holt det gåande to timar til. Då fekk "Aarvak" sigen i seg. Den glei nokre meter i ganske god fart, så brølte skipper Landmark; Slipp trossa! Skuta for i sjøen med et veldig stort plask. Hadde nokon haldt i trossa no ville dei fått ei ganske god himmelfart. Skuta låg og duppa langs iskanten. Vel vel, vi kom no heim dette året også.

Heile historia om denne dramatiske turen kan du lese i boka frå Ishavsmuseet, "I Polarisens makt".

Denne utgåva av Isflaket er støtta av:

EKORNES®