

Ishavsmuseet
30 år 2011



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet
Nr. 2– 2011 13. årgang kr. 50,-

Leiar:

Ishavsmuseet er 30 år.

Frå starten i 1898 då nokre fiskarar og småbrukarar frå Brandal siglte nordover til områda kring Svalbard for å fangste, var ishavfangsten i over 80 år ei viktig næring for folk her på kysten. Tidene skifte mykje, det gjorde prisane på skinn og spekk også, der var gode og dårlege år. Det var ein næringsveg full av farer. Mange menn miste livet i isen eller på overseglingane. To av tre selfangstskuter forliste før eller seinare.



Etter eit par år tok sunnmørkingane til å fangste i området kring Jan Mayen, Vestisen kalla. Etter kvart fangsta dei håkjerring og sel i Danskestretet. Seinare kom Kvitsjøen og Newfoundlands-feltet til som gode fangstfelt.

Norsk selfangst ved Newfoundland tok slutt i 1982. I åra etter har norsk selfangst vore stadig meir avhengig av statlege tilskot. Siste fangsttur frå Sunnmøre gjekk i 2007 med skuta Polarstar. Der var fleire årsaker til tilbakegangen. Samfunnet hadde forandra seg mykje gjennom åra. På 60-talet vart det vanskelegare å få mannskap til ishavsturane. Der var færre småbrukarar og fiskarar å ta av, mange av dei tidlegare sesongarbeidarane hadde fått seg fast arbeid i industrien. Kampanjen mot selfangsten frå Greenpeace - med filmstjerna Brigitte Bardot i brodden - og andre organisasjonar frå 1960-talet og utover skada næringa mykje. Det vart tyngre å finne avsetnad for selskinn og andre selprodukt. I dag har både USA og EU vedteke forbod mot import av slike ting.

Ein av dei som tidleg såg kva veg det gjekk med ishavsfangsten, var postopnaren i Brandal, Henrik Landmark. Han ville hindre at kunnskapen om fangstkulturen gjekk tapt; han ville ta vare på minna om fangstmannstida. Og han gjorde noko.

I lag med Hareid historielag og Hareid pensjonistlag tok han i 1981 vare på ishavsskuta Aarvak, bygd i 1912, og fekk henne verna. Det var starten på det vi i dag kjenner som Ishavsmuseet i Brandal.

I fleire år før hadde det vorte diskutert kva for skute ein skulle arbeide for å verne, kva for skute som eigna seg best for vern, kva for skuter som var tilgjengelege. Mellom dei skutene som var inne i diskusjonen var Fangstmand sidan den hadde mange av dei opphavlege trekka intakt. Men då Fangstmand vart kondemnert i 1972, var tida enno ikkje moden for å verne noka skute.

Tanken var først å bruke Aarvak til museum, men det syntet seg at skuta var ueigna til å oppbevare foto og dokument. Klimaet om bord var for fuktig. Etter midten av 1980-talet tok Henrik Landmark til med å samle gamle ting fra ishavsnæringa i det gamle posthuset i Brandal. Det var tidlegare heimen til ishavsskipper Vebjørn Landmark.

Samlingane vokste, og det blei klart at Ishavsmuseet trøng eit nytt og større hus. Etter ein lokal strid med høg temperatur om lokalisering av Ishavsmuseet, kom der tilbod frå familien Karlsen om å ta over den gamle Gråbuda. Og slik vart det. Men like etter at Ishavsmuseet flytte til det nye museumsanlegget i Gråbuda, gjekk Henrik Landmark brått bort.

Etter mange år under open himmel, står ishavsskuta Aarvak no trygt i eit stort og luftig vernebygg i glas, sink og stål. Det hadde gått mange år frå skuta vart verna i 1981 til Aarvakhuset vart offisielt opna i 2009. Det var år med mange og lange ordskifte om skuta skulle flyte eller setjast på land; om korleis huset over skuta skulle sjå ut. Ikkje berre var finansiering eit problem. Det oppstod også ein strid mellom Hareid kommune og eigarane av grunnen der huset skulle stå. Men når enden er god, er allting godt. I dag reknar vi ishavsskuta Aarvak som sjølve perla, juvelen i Ishavsmuseet sine samlingar.

I dag står Ishavsmuseet ved eit vegskilje. Styret har meldt Ishavsmuseet ut av Stiftinga Sunnmøre Museum og arbeider for å etablere Ishavsmuseet som eit nasjonalt museum. I dette arbeidet trengst det hjelpe av alle gode krefter.

Som du nok allereie har oppdagat, er dette nummeret av bladet noko meir omfangsrikt enn vanleg. Det har samanheng med at Ishavsmuseet fyller 30 år dette året.

Vi vil minne om at redaksjonen i Isflaket meir enn gjerne tek mot bilde og historier frå skutelivet. Det er så mykje som enno ikkje er teke vare på for ettertida.

Vi som arbeider med Isflaket vil takke alle som hjelper til med å lage bladet. Og vi ønskjer god sommar til alle.

Finn Sindre Eliassen,
redaktør



ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

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

Redaksjon: Finn Sindre Eliassen, redaktør.
E-post: finn@ishavsmuseet.no, Webjørn Landmark webjorn@ishavsmuseet.no og Haftor Hofset.
Opplag 700. Årskontingent / abonnement kr. 200,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 500,-

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

ISSN 1891-9480

Innhold

Leiar	side 2
Ishavsmuseet 30 år	side 4
Frå arkivet – Fangstmand	side 16
Skutenamn – del II	side 19
Polarinformasjon utanlands	side 25
Ein høvding	side 29
Nytt frå Ishavsmuseet	side 42
Frå samlingane	side 43
Historia om fire sjøfolk	side 45
Skuter som forliste	side 48
Frå bokhylla – Nansen	side 57
Nansen – Eit multitalent	side 59
Selfangstnæringa 1990	side 61
Helsing frå styreformann	side 64
Fascinerende polarforedrag	side 66
Frå fotoarkivet	side 69
Frå ruffen	side 71

Ishavsmuseet frisk 30 års jubilant.

Av Webjørn Landmark

Tysdag 22. september 1981 samla det seg ein armada av småbåtar ute i Breisundet. Rykte hadde gått om at den gamle ærverdige Aarvak var ventande heim til Brandal. Ishavsskuta Aarvak hadde vore heimehøyrande i Balsfjord sidan 1968. Odd Bjørklo hadde hatt den på selfangst i Austisen i 1981, men no var tida for Aarvak over. Slitasje over lang tid, og tid for nye påkostingar gjorde at reiaren hadde bestemt seg for å kondemnere skuta. No kom den inn Breisundet og gjekk ei ny tid i møte som museumsbåt på Brandal.



Aarvak har akkurat klappa til kai på Hareid, og mange skodelystne har funne vegen ombord. Ordførar Einar Holm held tale frå rekka.

Før dette hadde eit par tre eldsjeler halde mange møte for å freiste og få verna ei av desse siste gamle tre-skutene. Tanken hadde svirra ute i Brandal ei tid. Var det mogleg å take vare på ei skute for ettertida? Denne næringa som

hadde hatt slik ei stor betydning for ikkje berre Brandal og Hareid kommune, men heile landsdelar, burde kunne formidlast vidare til komande generasjonar. Det burde kome eit museum, eit minnesmerke over desse kvardagsheltane som kjempa imot så mange polarstormar og bygde opp ei næring.

Først vart det orda frampå om at «Fangstmand» burde takast vare på. Dette var tidleg på 1970-talet mens det framleis var fleire tre-skuter igjen, og få såg vel enno verdien av ei slik verning. Seinare, i 1979, var turen komen til «Brandal». No var det ikkje mange att av dei gamle tre-skutene. Men «Brandal» var i særslig dårleg forfatning. Etter turen i Vesterisen, ein tur der dei hadde kjempa med lekkasje alt før

dei gjekk ut, fikk «Brandal» problem då dei nærma seg land igjen. Dei fekk ekstra pumper frakta ut med helikopter frå Ørlandet. Det var fleire som no meinte tida var moden for å take vare på ei skute. Men i den standen som «Brandal» var i, vart det heller ikkje alvor av planane no.

Ei skute blir verna.

Så, i 1981, kjem det oppatt på nytt. Burde ein take vare på ei slik skute for ettertida? Kvar gong spørsmålet hadde vore oppe gjennom fleire år, slo ein det frå seg. Oppgåva var for stor og for vanskeleg for at ein torde seg på henne. Men alltid var der ein person som ikkje ville sleppe ideen, og som reiste spørsmålet på nytt. Det var Henrik Landmark.

No var det klart at dei fleste tre-skutene var søkkte. Berre ei eller to var igjen som i det heile kunne vernast. No hadde også tanken om å verne hatt si morgningstid. Det var fleire som var klar på at dette var ein tradisjon som vi burde take vare på.

Sumaren 1981 tok ein kontakt med Odd Bjørklo som då var eigar av «Aarvak». No syntet seg at ein hadde lukka med seg. Bjørklo hadde fått innvilga søknad om kondemneringstilskot, og han hadde alt bestemt seg for å kondemnere skuta. Men dersom nokon ville bevare skuta, så var han glad for det, og han ville sjølv kome sørover med henne og overlate henne vederlagsfritt.



Reidar Hareide (tv) og Nils Nesset har stand for Ishavsmuseet på Hareids-messa.

No var tida knapp, og dei tre eldsjelene Nils Nesset, Reidar Hareide og Henrik Landmark hadde hektisk møteverksemd. På seinsommaren vart det skipa ei stifting der Hareid Historielag og Hareid Pensjonistlag stod bak, Stiftinga Ishavsmuseet Aarvak. Det vart vidare valt eit styre beståande av Nils Nesset, Henrik Landmark, Ruben J. Brandal, Ragnvald Bigset og Reidar Hareide. Ein hadde no hatt kontakt

med mange ulike partar som ivra for prosjektet. Norsk Sjøfartsmuseum og Herøy Kystmuseum var begge oppglødde over planane. Fylkeskonservatoren var også positiv til å få til «eit offentleg godkjent ishavs- og fiskerimuseum» kan vi lese i protokollen.

16. september reiser Ruben J. Brandal, Lars Gjerde og Asbjørn Saunes nordover for å gå skuta til Hareid i lag med reiaaren Odd Bjørklo.

Ishavsskuta «Aarvak»

«Aarvak» vart bygd ved Kristian Dekkes skipsbyggeri, Laksevåg ved i Bergen, i 1912. «Aarvak» var bygd for Bergens Sælfangere AS. Fram til andre verdskrig vart ishavsskuter bygde med kutterskrog. «Aarvak» vart bygd med skrog i kryssarfason. Dette var med på og gjere skuta spesiell alt frå starten av. «Aarvak» var eit av dei første spesialbygde ishavsfartøya på Vestlandet. Som ny var «Aarvak» 90 fot lang, 21.6 fot brei, 10.6 fot djup og fekk ein dampmaskin på 74 ihk frå Laxeveag Maskin & Jernskipbsbyggeri. Namnet sitt fikk den truleg frå norrøn mytologi. Årvak er namnet til den eine av to hestar som dreg sola over himmelkvellingen.

Bertel Chr. Landmark frå Brandal var tilsett som oppsynsmann i byggetida. Han vart også vidare skipper på skuta dei første fire åra før skuta vart sold til Peter S. Brandal i Brandal i 1915. Då tok broren Webjørn Landmark over skipper jobben på «Aarvak». Lengst fartstid som skipper på «Aarvak» hadde Johan S. Brandal som var skipper ombord i 30 år.

«Aarvak» vart innkjøpt til Brandal midt i den sterke oppgangstida som ishavsnæringa hadde under den første verdskrig. «Aarvak» fikk fiskerimerket M 8 HD. I dei økonomisk vanskelege tidene mot slutten av 1920-talet og på 1930-talet, skifte skuta eigar fleire gonger. I 1925 vart skuta overførd frå Peter S. Brandal til Peter S. Brandal AS. I 1927 overtok A/S Søndmøre Sælfangere skuta og i 1932 vart den ført over på Peter S. Brandal & Co AS. I 1933/34 er det AS Polarbjørn som rår over skuta.

Dette selskapet stod som eigar heilt til skuta vart sold til G.C. Rieber i Ålesund 1968, og

fikk fiskerimerket M 81 A. Rieber selde den vidare same året til Odd Bjørklo i Balsfjord. No fekk skuta registreringsmerke T 148 B. Skuta var på fangst i Vestisen eller Austisen kvart år fram til 1981.

«Aarvak» vart ombygd fleire gonger. I 1948 vart dampmaskinen erstatta av ein Crossley dieselmotor på 400 bhp. Skuta fekk ny hekk i Risør i 1950, ny baug i Molde i 1953, og skroget vart forlengd i Tomrefjord i 1956.

I 1964 fekk skuta igjen ny motor, ein Wichmann diesel på 600 bhp, som framleis står om bord. No har skuta desse måla: 112.8 fot lang, 22.8 fot brei, 10.5 fot djup.

Frå 1912 til 1981 var «Aarvak» i samanhengande aktiv bruk på selfangst, sildefiske, sommarfangst i stretet, tråling, bruksvakt og fraktfart. I mange år gjekk den fast for Kongelege Danske Handel på Grønland kvar sommar.

I 1981 var skuta på sin siste tur på selfangst, dette året i Austisen, og dei kom heim med 4471 sel.

Etter denne turen hadde «Aarvak» trøng om ein del fornying, og Odd Bjørklo valde då og kondemnere skuta. Tida hadde no gått forbi tre-skutene.

Frå næring til museum.

Freistainga var å få i stand museum i lasterommet, og bruke «Aarvak» som eit flytande museum. Dette synte seg fort lite eigna. Temperaturar og klimaet i lasterommet var ikkje brukande, og plassen vart elles fort alt for liten.

Gjennom fleire år hadde Henrik Landmark alt samla mykje materiale og små gjenstandar frå ishavsnæringa. I kjellaren i heimen, i lokala frå den nedlagde telefonsentralen i Brandal, hadde han samla ein heil del. No vart det sett i gang ei organisert innsamling av eldre foto. Det var Hareid Historielag som organiserte arbeidet. Samlinga vokste fort. I heimen var det utstoppa selar på loftet, og skutemodellar i kjellaren. Jamvel ein utstoppa isbjørn vart stuva inn i kjellaren ei periode.

Eg kan enno hugse ropet frå ho mor når ho kom heim frå kvinneforeining og gjekk seg på ein isbjørn i kjellaren.

Det vart straks sett i gang eit omfattande dognadsarbeid for å pusse på skuta. Sommaren 1982 ligg «Aarvak» nyoppussa på Hareid og «skin som en hvit svane» i fylgje bladet Vi Menn. Som med så mangt anna så dala dognadsinteressa fort, og det vart mykje arbeid på få personar.



Aarvak nymåla og kvit som ei svane. 1982.

På 1980-talet gjorde skuta mange turar i Sunnmørsfjordane, utleigd til ymse oppgåver og lag. Første oppdrag for Aarvak var å lede an i båtkortesjen under opninga av Rundebrua, i lag med Borgundknarren, Hindholmen og fleire.



Mange skodelystne på Runde bru, Aarvak har akkurat passert under.

I 1984 fekk så Henrik Landmark hand om huset til onkelen, ishavsskipper Vebjørn Landmark, midt i Brandal sentrum. Huset hadde tidligare vore lokale for både lensmannskontor, telegraf og post.

Samlingane vart straks flytta inn her, og ein starta i det små og laga utstillingar litt etter

kvart. Innsamling av dokumentasjon hadde gått føre seg jamnt og trutt, og det hadde vore fleire utstillingar ved ulike høve i kommunestyresalen på Hareid Rådhus.



I denne vesle stova heldt Ishavsmuseet til i godt og vel 12 år.

I juni 1986 vart det for første gang ope for publikum i desse lokala, med inngangspengar vaksne kr. 10,- born kr. 2,-

No vart det for alvor fart i innsamlinga. Gjenstandar kom til i frå heile Sunnmøre. Interessa var stor, og alt første året var nær 1000 menneske innom i denne vesle stova. Alt vinteren etter vart også kjellaren i det gamle posthuset teken i bruk.



Henrik Landmark (tv) guidar ei gruppe amerikanarar i kjellaren på gamlemuseet.
Foto: Aftenposten.

Tanken om nybygg

I 1990 vart tanken om nybygg til Ishavsmuseet kasta fram for første gang. I alle fall første gang offentleg. Styret ved museet hadde naturleg nok sett behovet lenge.

Et par tre år etter vart sett fart i planane. Museet la fram idear om og reise nytt museumsbygg på den kommunale kaia i bygda. Det vil vere feil og seie at planane om nybygg i

Brandal sentrum vart godt mottatt, og ein diskusjon om tomt til museet rasa i media et par år. Styret for museet følte seg lite velkomne i Brandal, og lokalitetar både i Hareid og Tjørvåg vart nærmere granska.

Redninga.

På seinhausten i 1995 kom Else og Martin Karlsen i firma Martin Karlsen AS med ei utruleg melding. Dei ville behalde Ishavsmuseet i Brandal, og ville gje den ærverdige «Gråbuda» i gave til museet. Einaste vilkår var at bua måtte flyttast nokre meter ut av deira fabrikkområde. Styret for museet såg ikkje mørkt på den oppgåva, og gjekk straks i gang med å utarbeide prosjektet. Hareid kommune var også kvikke med ei pengeøyving til arbeidet alt eit par månader etter. Det vart også sett i gang med omregulering av området frå industri- og fiskeriareal til museumsføremål.



«Gråbuda» klargjort for flytting.

100 års jubileum.

Målet til styret i museet var heile tida å kunne ha eit ferdig museumsanlegg til 100 års markeringa for den første selfangsturen, til sommarsesongen 1998.

Men også på den nye tomta vart det forviklingar og forseinkingar og ein langvarig disputt mellom grunneigarane og Hareid kommune.

Hausten 1997 var alt klart for flytting av den 1000m² store bua. To år hadde gått sidan Karlsen kom med den store gåva. I mellom tida hadde ein ivrig dugnadsgjeng gjort ein iherdig innsats med å rydde og tømme bua.



Ødegård si mammut-kran kjem opp til Brandal. «Gråbuda», som er 12 meter på mønet, vart lita i forhold til krana.



Webjørn Landmark og Hans Petter Brandal ventar på stroppene frå krana.



Det vart både mørkt og snøføyk før arbeidet kunne starte. Her er første og største delen av bua komen på plass (tv) og minste enden av bua heng i krana.

Det var vanskeleg å flytte heile "Gråbuda", og den fremste enden på omlag 12x10 meter vart riven ned. Dette oppdraget var det Brandal Idrettslag som tok på seg, mot og få materialen for sal. 28 X 10 meter stod att, og alle var sikre på at dette skulle vere rikeleg stort nok til Ishavsmuseet.

«Gråbuda» skulle flyttast med flytekran. Igjen vart det store forseinkingar, og ikkje før 12. februar i 1998 kom krana siglande opp under Brandal. Spaninga var stor utetter kvelden korleis dette skulle gå. Ein var avhengig av roleg sjø for å klare løftet, men no byrja draget i sjøen og auke på.

Til eit stort antall skodelystne vart bua, som på førehand var saga av i to, løfta opp og flytta over på sitt nye fundament. Det knaka fælt i den store bua under flyttinga, men ingen ting vart skada under flytting, det heile var svært vellykka.



«Gråbuda» i ferd med og bli skjøtt saman igjen. Minste delen heng fortsatt i krana.



Mange sterke karar måtte til for å styre «Gråbuda» beint ned på nytt fundament.



Ein glad museumsstyrar Henrik vinkar med hua frå andre etg. få minutt etter at første del av løftet er ferdig.

No starta eit stort og iherdig arbeid med å restaurere bua, og innrei til museumsføremål. Det var berre tre og ein halv månad igjen til den annonserete opninga 1. juni 1998.

Tak vart skifta. Ein stor del bordkledning og vindauge vart skifta. Innvendig vart det isolert og kledt veggjar. Nytt golv i 1. etg og alle delingsveggjar satt opp, berre for å nemne noko. Så byrja arbeidet med utstillingane. I førstninga var det ein stor dognadsgjeng på prosjektet. Men ganske raskt minka denne til få personar.

I lange periodar var ein vanleg arbeidsdag, for to av dei ivrigaste, på mellom 12 og 16 timar. Det var ingen ting som heitte raude dagar på kalenderen lenger. På ute-området skulle det planerast og stellast. Den gamle spisebarakka til M.Karlsen måtte rivast for å gje parkeringsplass og tilkomstveg.

Gjenstandar skulle klargjerast og stillast ut. Smått om senn vart arbeidet med å flytte

museet frå den vesle raude stova til nye lokaler ferdig, og 1. juni 1998 vart den første billetten i det nye museumslokale selt. Det var enno mykje arbeid som sto igjen, og finpussemeldinga heldt fram utover sommaren og hausten, midt oppe i ein godt besøkt sommarsesong.

Vidare vern av Aarvak.

Over på 1990-talet vart det ei stadig tyngre oppgåve å take vare på skuta. Parallelt med arbeidet for og opne nyt museum jobba ein også med planar å evt kunne drage ishavsskuta Aarvak på land ved museet. På den nye tomta var det plass til dette, og vidare vern av skuta fekk dermed eit alternativ til flytande bevaring. Aarvak var i 1997 i såpass svekka forfatning at diskusjonen om vidare vern kom opp. Skuta hadde sin siste tur på fjorden i 1995, og hadde sidan lege ved kai i Hareid. Krava til skipskontrollen var av ein slik karakter at museet ikkje makta og kome dei i møte. Riksantikvaren støtta landsetjing av skuta, men kunne ein makte dette økonomisk? Riksantikvaren kunne ikkje løyve midlar til dette no.



Siste tur på Hjørundfjorden hausten 1995. Her på Sæbø.

Utbygginga av museet var enno ikkje fullfinansiert, og ein kunne ikkje sette igang eit nyt millionprosjekt no. Med seks mot ei stemme gjorde styret i Ishavsmuseet i mars 1998 vedtak om at skuta ikkje skulle søkkast, men arbeide vidare med planar om ei landsetjing. Ut på sommaren vart det hyra inn konsulentar som skulle utgreie prosjektet. Teikning av dokk med glasoverbygg vart presenterte. Men ein mangla vel ein million til første byggesteg, graving og støyting av dokk,

til å sette ideen ut i livet.

Natt til 11. september pågår ein hard og lang kamp med å berge skuta frå å søkkje ved kai i Hareid. Seint på kveld får vi melding om at skuta ligg faretrugande lågt i sjøen, noko er gale! Aarvak har fått ei stor lekkasje. Den vesle automatiske nivåpumpa klarte ikkje å halde skuta tom for vatn åleine. Heldigvis hadde vi reservepumper i nærleiken, og med god hjelp av observante bygdafolk klarte ein ut på morgenkvisten å få skuta tom for vatn. Lekkasjen var stor og alvorleg, men med to nivåpumper, og tilsyn fleire gonger for dag, heldt den seg tørr. Det var ofte nervepirrande turar til Hareid morgon og kveld for å sjekke stoda. Ved fleire anledningar var det naudsynt for kraftselskapet å koble ut straumen i Hareid sentrum for vedlikehald. Då var det berre å ta med seg soveposen ombord, starte hjelpe motoren og tørne ut annankvar time for å sette i gang lensepumpa....

Men kva no? Noko måtte gjera, og det fort. Styreformann og Hareids-ordførar Einar Holm gjorde i vekene etter dette ein kjempeinnsats for å få berga skuta. Ein månad etter nestenforliset hadde han skaffa til vegs ein million kroner fra Riksantikvaren for og drage skuta på land. Kun to veker etter dette var grave arbeidet i full gang, og fredag 18. desember 1998 vert Aarvak sett på land i eiga dokk ved Ishavsmuseet.



Aarvak nett koma inn i si siste kvile.

Det var fredag, det var helg, og det var juleferie! Aarvak stod godt plassert i dokk, og ein hadde grave igjen ein molo bak skuta. Men denne var naturlegvis ikkje vasstett.

Endeveggen på dokka skulle støypast igjen 4. januar.

Kvar gong det var flo sjø fylte skuta seg med vatn. Det var no naturlegvis ikkje fare for at den skulle søkkje, men likevel kunne ein ikkje berre la vatnet fylle skuta og øydeleggje maskiner, elektrisk anlegg m.m. Her var det berre å take med seg soveposen igjen, og feire store deler av julehelga ombord i Aarvak og passe pumpene....

Offisiell opning.

Tidleg i september 1998 vart det planlagt offisiell opning av det nye museet. Arbeidet var kome så pass langt at ein meinte dette var på sin plass. Trass i stort besøk heile sommaren hadde arbeidet gått jamnt og trutt. No var det på sin plass å feire med prominente gjestar. Men 9. august, tre veker før offisiell opning, døyr styrar Henrik Landmark brått og uventa. Alt kavet og jaget, spaninga og delvis motarbeidina vart for mykje, og hjartet stoppa.

Stoppa gjorde også planane med offisiell opning. Denne vart no utsett til våren 1999. Det som ikkje stoppa var vidare arbeid med enda fleire utstillingar i museet.

Einar Holm tok no over som styreleiar, og underteikna vart tilsett som styrar. Utetter hausten og vinteren 1998 pågjekk arbeidet for fullt, og ein kunne kvar dag finne eit radarpær på dugnad.

Det går ikkje an å skrive historie om Ishavsmuseet utan å nemne desse to karane: Albert Lillebø og Odd Eiken. Albert hadde vore med i heile prosessen med museumsprosjektet. No kom Odd Eiken til, og desse to karane jobba full dag på dugnad i lang tid framover. Utetter våren klarte venneforeininga med Bjarne



Foto Albert Lillebø 1998

Brandal og Liv Skarbakk i spissen å stable på beina eit dugnadslag som også fekk gjort mykje dugnadsarbeid på skuta. Liv fikk også overtalt ein fin gjeng musikantar til å kome saman og spele i lag. Desse opptrådde ei stund under namnet «Hakapikane».

Venneforeining.

I juni 1998 kom ein gammal ven av Henrik innom museet. Dette var Bjarne J. Brandal. Dei to karane fann fort stemninga over ein kaffikopp, og praten gjekk livleg. Det vi manglar no, seier Henrik, er ei venneforeining som støttar arbeidet vårt vidare. Det hadde vore noko.... Bjarne tenner straks på ideen. «Vil du jeg skal lage en?» Kun få dagar etter dette har Bjarne kalla inn til første møte om ei framtidig venneforeining. I oktober er Ishavsmuseets Venneforeining skipa, og nær 100 «venner» møtte opp på skipingsmøte og teikna medlemskap.

Samstundes med denne skipinga trefte eg Jogeir Gjerde frå Gjerdes trykkeri på ein butikk på Hareid. «Han Henrik var her i sommar og prata om ei bok han heldt på med, som skulle markere 100 års historia om selfangsten på Sunnmøre». «Veit du noko om kor det gjekk? Blir det bok?»



Sel-somt på Sandemessa. Sitjande Ishavsskipper Sigmund Bøe. Frå v. Bjarne J. Brandal, Liv Skarbakk, Webjørn Landmark, Torill Kvalen, Hilde Landmark, Arnfinn Karlsen og Leonora Skrede.

Klart det blir bok, sa eg. Reiste ut igjen til Brandal og begynte og leite etter manus. Noka bok hadde eg no ikkje hørt om, men manus fann eg, halvferdig. Etter kjapp rådslagning med Bjarne der vi «egla» opp kvarandre, vart det bok. Ein god månad etter var vi på Sandemessa med fersk bok, «I polarisens makt».

Isflaket

Underteikna og Johannes Alme, som sat i styret i venneforeininga, hadde ved fleire anledningar drøymt om og gi ut eige blad gjennom venneforeininga. Liknande det som Sunnmøre Museumslag hadde, Gavlen.

Etter at dette hadde blitt diskutert nokre gonger, la Johannes ideen fram for leiar Bjarne Brandal. Som vanleg så var han klar for nye gode prosjekt. «Kan ikke dere lage et slikt blad da»?!

Johannes vart utpeika som redaktør, fekk med Lars Brandal og underteikna, og ein gjekk straks i gang med og lage blad. Vennebladet, som namnet vart i starten. Metoden var «klipp og lim», og første utgåve som kom i april 1999 var på 4 sider.

Alt etter første året hadde bladet auka i sider og mange fatta interesse for å motta bladet. Til første utgåva i år 2000 hadde bladet skifta namn til ISFLAKET. Det var lite ishav over namnet «vennebladet» og ein av våre trufaste omvisarar meinte forvrig tittelen kunne forvekslast med eit homofilt medlemsblad....

Bladet har sidan vakse i omfang. I dag er opplaget på 700 med medlemmar landet rundt.

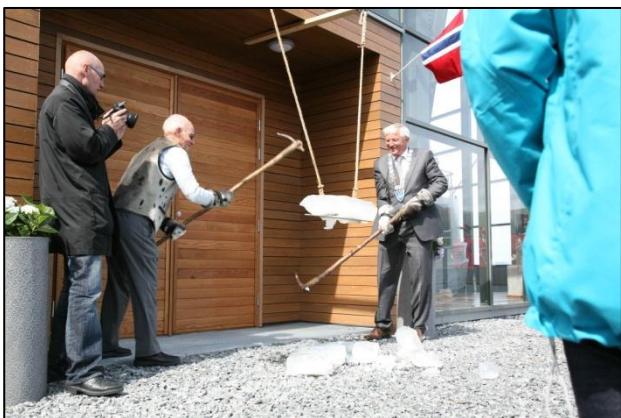
Hus over Aarvak.

Heilt sidan første dag Aarvak kom på land var målet å få bygt hus over skuta. Dette var heilt naudsnyt for å bevare den for komande generasjonar. Alt i 2001 vart dei første teikningane lagt fram for politisk handsaming.

Teikningane vart ikkje utan vidare godkjente med det første. Nye idear vart kasta fram, og mange teikningar og idear til hus låg føre. Hus som minte om både kyrkje og isfjell vart lagt fram.

Sidan huset nødvendigvis ville bli stort og vise godt igjen i Brandal, var det også viktig for styret at det skulle bli minst mulig dominerande med store mørke flater. Til slutt landa ein på eit forslag som både styret og kommunale og fylkeskommunale politikarar kunne godkjenne. Det hadde vore ein lang prosess som no endeleg kunne realiserast. No var litt av problemet dei gode tider i byggbransjen, og det gikk enda ei stund før ein kunne få byggfirma til å starte.

Så, endeleg, på haustparten i 2007 kunne ein starte på gravinga og sette i gang ei byggeperiode som skulle take godt over eit år.



Ein iskald junidag i 2009 kunne bygget offisielt opnast av fylkesordførar Olav Bratland og ishavsskipper Ottar Brandal, som med hakapik og sel-vottar knuste ei isblokk framfor inngangen.

Gjennom ettervinteren og våren hadde også skuta fått seg ei stor overhaling både utvendig og innvendig. Mykje av dette var ein fantastisk dugnadsinnsats av Andreas Hareid som gjorde reint, mala og stelte skuta heilt åleine!

Museumsdrifta

Etter år 2000 var det meste kome på plass i «Gråbuda». Inkludert konferanserom som det var ein heil del utelege på. Ishavsmuseet har alltid ønskt å vere eit levende museum. Ein plass der ein kan møtast i ulike samanhengar og ikkje berre studere historia. Såleis har det vore ein populær plass for ulike arrangement.

Alt i 1998 skipa museet til Ishavskveld i samband med Hareidsstemna. Dette har vore årvisst kvart år sidan, og bort i mot kvart år har det vore fulle hus. Kvart år har det vore ulike tema for kvelden. Ulike foredragskveldar, polarkveldar har det også vore mange av. Temakveldar har vore populære, og dette vil vi prøve å vere enda flinkare på i framtida. Det er så ufatteliggjort mange spanande historier som skulle vore fortalte.

Etter at Aarvak-huset stod ferdig opna det seg ein ny arena for ulike type arrangement også der. Akustikken i bygget er heilt fantastisk, og fleire konserter er haldne der.

Utetter 2000 talet vokste samlingane til museet jamnt og trutt. Mange besøkande hadde gjenstandar som dei kanskje før ikkje hadde tenkt på var spanande å stille ut. Men når ting kjem i ein samanheng med andre i ei utstilling, gir det med ein gong eit anna bilde. Då kan sjølv den minste ting vere eit viktig utslag for ei god utstilling. På kun eit par år etter flytting til nye lokaler var samlingane nær dobla. Då «Gråbuda» vart gitt i gave frå M.Karlsen AS, følgde også ein del gjenstandar med på lasset. Gjenstandar har kome til frå både inn og utland. Eit godt eksempel på gjevarglede er båten «Horsa», som kom på båthengar heilt i frå Danmark. Samla har museet i 2011 10 båtar i samlingane.



Horsa kom på båt-hengar frå Danmark.

Første året museet hadde ordinært ope, i 1999, var besøkstalet på knappe 8000. Seinare har det vore nokså stabilt på kring 5000 besøkande årleg. Sjølv om Brandal er verdas navle, så ligg det nok litt utanfor allfarsveg, så besøkstalet synest vi ikkje er så ille.

I 2004 vart Ishavsmuseet, i lag med 12 andre sunnmørsmuseum, konsolidert under Stiftinga Sunnmøre Museum. Dette var i tråd med stortingsmelding 22. Konsolideringa sat langt inne blant styret i Ishavsmuseet. Bygdafolk var skeptiske og delte tvilen til styret i museet. Men der var mange argument som hørtes forlokkande ut, og etter mange forhandlingar vart Ishavsmuseet med. Den gongen såg ein heller ikkje alternativ. Ein vart på ein måte tvinga inn i det.

Det er alltid mange både fordelar og ulemper med å vere med i ei slik konsolidering. No, i 2011, har Ishavsmuseet meldt seg ut igjen frå Stiftinga, og vil frå 2012 igjen stå på eigne bein som ein gjorde i nær 25 år før konsolideringa. Styret i museet såg etter ei totalvurdering av fordelar og ulemper, flest ulemper. Ishavsmuseet har mange store ambisjonar som skal lyfte museet opp og fram.

Sidan museet opna i «Gråbuda» i 1998 har museet hatt ei heil stilling. (bortsett frå eit godt år etter konsolideringa då denne vart redusert ein del). Å drive dette, etter kvart store museumsanlegget, med berre ei stilling har vore mulig kun med god dugnadshjelp. Etter 2004/5 minka det mykje på dugnadsgjengen, men dei få ivrige eldsjelene som har vore aktive sidan,

og spesielt dei tre siste åra, står for godt og vel tre årsverk. Vi kan ikkje her nemne å takke alle som har jobba dugnad, men nokre må likevel omtala.

Vi har før nemnt Odd Eiken og Albert Lillebø som begge har lagt ned eit utruleg arbeid for museet. Andreas Hareid som nær kvar dag i eit par år har pussa på Aarvak er også omtala. Eit stort arbeid det står stor respekt av.

Så har vi Jens Peder Brandal. Jens som kom forsiktig og banka på døra for nokre år sidan og lurte på om der var små ting han kunne bidra med. Naturlegvis var det det. Her har vi bruk for alle hender, både til små og store oppdrag. Jens Peder tok til å registrere gjenstandar. Først med å overføre tidligare registreringar frå handskrivne bøker over i dataformat. Seinare full registrering av umerka gjenstandar. Ein svært tidkrevjande og viktig jobb.

I førstninga nokre timer for veka vinterhalvåret. Seinare full arbeidsdag, etter som helsa tillet det, i vinterhalvåret. Det utgjer over eit halvt årsverk. Jens Peder har bidrege med mykje anna også. Som arbeid med utstillingane, og også arbeid med arkiv. Det er eit krevjande arbeid og skrive av gamle protokollar, med blyantskrift som tildels er uleselig pga tidens tann. Jens stussa ikkje.

Så har vi Finn Sindre Eliassen. Mangeårig redaktør for polarmagasinet vårt, Isflaket. Med sin store interesse og kunnskap er det ikkje tvil om at dette er rett mann på rett plass. Men også Finn har bidrege med så mykje meir enn redaktørrolla, som er svært tidkrevjande, og er også han viktig i den daglege drifta av museet. Også som omvisar.

Nede på Gjøvik sitt ein mann som har vore ein viktig medspelar i over 20 år, Magnus Sefland. Eit levande leksikon på ishavsskutene og polarhistoria. Det er ikkje få sider han opp gjennom åra har produsert av ishavssøge til museet. Utgjeve i både Isflaket og i bokform. Det er Magnus og takke for det store skutearkivet Ishavsmuseet rår over med ca 500 norske ishavsskuter. Eit ufattelag arbeid. Det er også Magnus som står bak dei fleste

intervjua med ishavsfolk som museet rår over på kassettband, i tillegg til mykje anna han har hjelpt oss med. Midt på 1990-talet var Magnus gjennom fleire somrar museumsvert og omvisar i det gamle museet. Då budde han til tider på museumsloftet og la ned eit imponerende arbeid for museet.

Museumsvert var også Kirsten Landmark eit par somrar tidleg på 90-talet. Det gjorde at Ishavsmuseet kunne starte med faste daglege opningstider.

Else Karlsen har også vore ein særsviktig medspelar i alle desse åra. Det er ikkje få gjenstandar Else og familien har bidrøye med til samlingane. For ikkje og snakke om verdiar i form av bygningane som museet held til i. Det er heller ikkje få vaflar Else har steikt til gjestande grupper opp gjennom åra. Else har også fleire periodar i styret for museet.

Så har vi omvisarane våre. Dei som formidlar denne spanande soga til gjestane. Fulle av levande historie. Utrulege ressursar. Arnljot Brandal som var omvisar heilt tilbake til den spede start i gamlehuset. Kåre Pilskog og Ottar Brandal. Fulle av historier og glitrende forteljarar. Arve Røyseth som gjennom fleire bolkar har vore med på dugnad, og også som omvisar. Harald Knutsen som med stor glød har mykje å fortelje om denne næringa.

Mange, mange fleire burde vore nemnde og takka her. Men det er uråd og få med alle. Det er så mange som opp gjennom åra har vore med med viktige bidrag. Det er ikkje få årsverk dei legg ned gratis her årleg. Som sitjande styreformann Willy Nesset. Ser aldri mørkt på å gå på nye utfordringar og prosjekt. Willy har lagt ned enormt med arbeid i Ishavsmuseet. Også han utan honorar.

Det er alle desse, og mange fleire frivillige, å takke for at Ishavsmuseet har kome så langt som det er idag. Alle desse frivillige årsverka har gjort det mulig og drive museet med berre ei stilling. Men ein kan naturlegvis ikkje basere museumsdrift på dugnad, så her må det på plass to-tre stillingar til med det første. Oppgåvene står i kø.

Ishavsmuseet i dag.

I 2011 har Ishavsmuseet nett opna ny sesong. Etter store ombyggingar og utvidingar sidan sist sesong, har alle besøkande mykje nytt og glede seg til i år. Tilbygget på tilsaman omlag 300m² som kom opp i haust, har frigje mykje plass til nye utstillingar. Også den store moglegheita vi fikk ved å få disponere administrasjonsbygget til Martin Karlsen AS har i denne samanheng vore viktig. No har museet endeleg fått samla alle gjenstandar på lager på ein plass. Her får ein det oversiktleg og ryddig. Her får ein også samla kontora og ikkje minst det store arkivet på ein framifrå måte.

Samlingane til Ishavsmuseet utgjer i dag driftsbygninga «Gråbuda», Aarvakhuset, Bakkenaustet, Brandal motorverkstad og administrasjonsbygget til Martin Karlsen. Samla utgjer dette over 2600m² golvareal. Snart 2000m² av dette er ope for publikum som formidlingsareal.

I samlingane kan vi finne over 4000 gjenstandar, nær 10.000 foto og ca 60 timer filmopptak frå polarområde. Ei stor samling lydbandopptak frå ishavsfolk, og store mengder arkivmateriale. Ei samling av rundt 500 bøker med polartema finnест også i det interne biblioteket.

Ishavsmuseet skal vere eit spesialmuseum innan det polare, med hovudfokus på selfangsten, frå heile Vestlandet. I dag er det selfangsten som dominerer i utstillingane, men overvintringsfangsten på Nordaust-Grønland følgjer hakk i hel. Gruvedrifta på Svalbard er også godt representert.

Juvelen i samlingane er naturleg nok skuta Aarvak. Det var denne som starta det heile for 30 år sidan, og som no kviler så fint i eige vernebygg. Den gjev ei unik moglegheit for førsteklasses formidling som den eldste gjenverende spesialbygde selfangstskuta.

Enno står så mange viktige oppgåver ved museet i kø. Her skal vi ha nok og henge fingrane i i mange år enno. Museet har stort utviklingspotensiale, og framleis har vi



Ishavsmuseet - Ei unik oppleveling

- * Kurs, konferanse og selskap
- * Bussgrupper
- * Blåturar
- * Servering
- * Konsertlokale
- * Skulebesøk

gjenstandar som ventar på å bli stilte ut. Framleis har vi rom som ikkje er innreia og utnytta. Og framleis har vi mange historier som skal forteljast til gjestande grupper, og utgjevast i både bokform og gjennom polarmagasinet Isflaket, forøvrig det største polare magasin i landet, som er inne i sin 13. årgang! Bok nr. seks frå Ishavsmuseet er også påbegynt...

Ønsker du å vere med på laget framover, sit du på ei god historie eller ein spanande gjenstand, er det berre å ta kontakt. Vi er stadig på jakt etter gode foto og filmar som kan dokumentere denne spanande soga. Ishavsmuseet går ei spanande framtid imøte med stor iver og entusiasme.



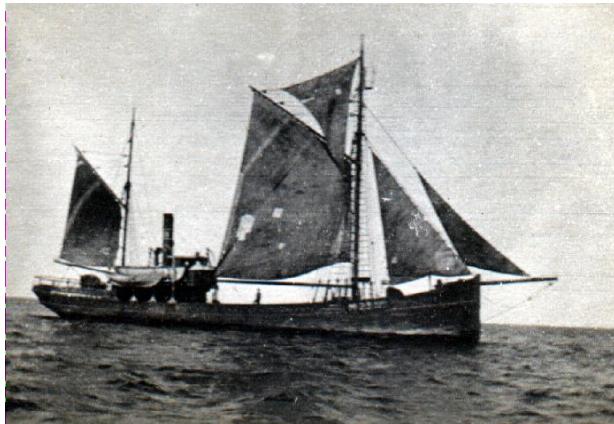
Rottene på Syd Georgia er no blitt så mange at dei er ein fare for økobalanse på øya og det vert gjort intense freistnader på å rydde dei ut. Etter at der ikkje lenger korkje er gamle kvalskrottar eller menneskeleg avfall å meiske seg med, har rottene måttu lære seg å ete både egg og fugleungar, og til og med vaksne fuglar. Der er no så mange av desse rovdyra at dei er ein trussel for enkelte fuglearter. Difor skal dei ryddast ut, og det med rottegift. Rottegift spreidd utover frå helikopter. Problemet er berre at reinsdyra også likar denne rottegiffa, som ikkje er så helsesame for dei heller, sjølv om dei ikkje direkte dør av den. No er kanskje ikkje det så stort eit problem, for **reinsdyra** er også ei framand dyreart på øya og planar går ut på rydde ut dei også, i alle høve i dei fleste dalførar. Dei sju reinsdyra som vart innførde frå Hardangervidda i 1925 for å gje kvalfangarane litt variasjon i kosten, har auka til over 2300 i dag. Og dei høyrer altså ikkje naturleg til der. (Dersom nokon har lese at det vart sett ut rein på Syd Georgia både i 1911 (10 dyr) og i 1912 (5 dyr) så er det rett, men dei omkom alle i eit snøskred noko seinare.) H.H.

Ishavsskuta Fangstmand.

*Skal vi kondemnere
eller ta vare på
båten?*

Fangstmand er så gammal innom ishavsnæringa at namnet

blir skrive med ein «d» til slutt. Men skuta har vore god nok alle desse åra. Meir enn 100 turar har ho kryssa inn og ut av isen frå felta i Kvitesjøen, Vesterisen og Danskestredet. Ho har lege etter håkjerringa og silda, og vore bort i torskefiske også. Då det no blir slutten på soga, ho skal leggast opp, nytta vi høvet til ein prat med reiaren og mangeårig skipper Haakon Brandal.



-Eg var i Grimstad og gjekk på styrmannsskule då Fangstmand vart bygd der. Det var i 1917. Alt i 1918 var ho på sin første ishavstur. Etter dåtida var det ei både stor og moderne skute, og såleis var det ikkje vanskeleg å få folk med på turane.

-Kor lenge dreiv de Kvitesjøen?

-Vi var der så lenge vi fekk lov. Det var eit vanskeleg fangstområde. Straumen var som ei elv ut og inn etter flo og fjøre. Sjøen var urein. Særleg var vi redde for og bli skrua opp på fastisen. Det er denne isen som går heilt til botnen, sjøen her er ganske grunn. Eit år forliste det bortimot 20 skuter i dette området,

men Fangstmand kom heim både med fangst og mannskap.

-De var ikkje ute for noko fare då?

- Å jau, vi var millimeteren frå forliset, farr. Vi hadde vorte drivne ned mot ein slik fastis, og så sette skruinga inn. Isen stod over rorhuset. Vi sette båtar med utstyr og proviant på isen. Då small det! Skuta lyfte seg rett opp. Isen hadde pressa seg under. Når vi så seig ned på sjøen att kunne vi kome oss derifrå. Til den tid hadde så mange av skutene gått ned at det nesten ikkje var plass til mannskap ombord med oss. Derfor måtte vi dele dei på andre skuter i området. Rart og sjå kor desse svarte prikkane for over isbaksane bortover mot skuter som ennå flaut. Det var leitt at Kvitesjøen skulle verte stengd, jamvel om vi må seie at det var ein hard kamp-plass.

-Kva andre felt har Fangstmand vore med på?

- Når det gjeld selfangst, så er det Vesterisen og Danskestredet. Men ellers har skuta lege etter håkjerringa, vore på silda, og jamvel teke del i torskefiske.

-Kva fangstfelt held for å vere det beste?

-Å, kvart felt har sine farar og sine føremunrar. I Vesterisen er det minst straum og skruing, men stormane kan vere temmeleg skarpe. Straumen og skruinga i Stredet er kjende nok.

-Fortel om ei spennende historie.

- Ja, då må det bli frå Stredet. Det var ein sterk pålandskuling, men straumen gjekk til havs. Dei store isfjella seig derfor utover medan pakkisen vart skruva innover. Vi kom inn i slik pakkis og det barst rett imot eit kjempemessig isfjell der båten la seg på tvert. Vi vart skuva oppover langs isfjellet og slik pressa av drivisen at eg hadde lita von om å greie det. Vi gjorde oss derfor klar med båtar og utstyr med sikte på og kome oss inn til Grønland ein stad. Då augna eg ein ny sjanse. Det vart litt lette i skruinga slik at skuta kunne kome ned på sjøen. Roret var benda fram langs sida, men propellen

var der, så vi fekk rigge til styring med handemakt og styre Fangstmand i le av det store isfjellet. Og då gjekk det fint, for der var det ope vatn. Vi følgde isfjellet til havs. Så rigga vi oss til med taljar og styrte skuta inn til Island med handemakt for å få henne reparert. Den gongen var vi etter mi meining minuttar – for ikkje og seie kortare tid – frå forliset.

-Det er denne klappmysa de brukta å fange i Stretet?

-Ja, og fredingsavgerdene her er etter mitt skjøn eit stort misgrep. Vitskapen har forrekna seg. Klappmysa kastar ikkje ungane sine der dei trur. Fredinga gjer berre fangsten rikare for New Foundlandsfeltet, ikkje for oss slik dei trudde. Leiting etter merke på selungar har bevist at dette må vere så. Alt det dei har leitt, har dei ikkje funne eit einaste merke der dei trudde det skulle vere. Og vi som har sett dei milelange svarte stripene etter hårfellande klappmus meiner å vite noko anna enn det vitskapen meiner seg og ha slått fast.

-Korfor skal ikkje Fangstmand ut meir?

-Det løner seg ikkje. Vedlikehaldet for trebåtar er så stort at det er berre eit tidsspørsmål når fangst med slike båtar blir slutt. Dette jamvel om desse båtane har mange føremuner i isen. Nå kjem stål og jarnbåtane til å overta. Elles blir skuta i minste laget også.

-Og kva skjer så?

-Ja, den som berre visste det. Vi har ein splitter ny motor inne, som vel kunne vere brukandes andre stadar. Også anna utstyr er inntakt. Men sjølve skroget er nok ikkje lenger brukandes.

-Det blir kondemnering då?

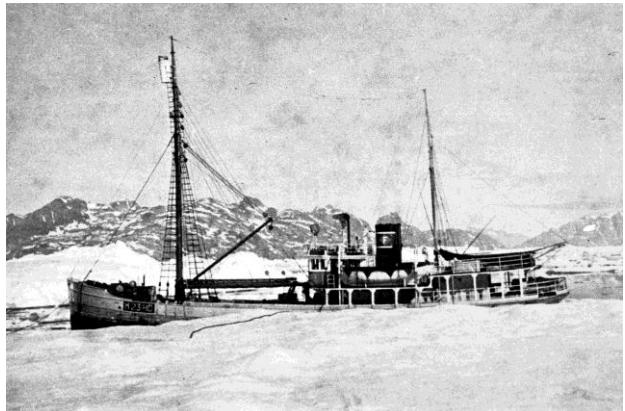
-Eg trur ikkje eg vil uttale meg om den saka. Men kanskje vi kunne ynskje at skuta ikkje går bort. Ho er liksom siste resten av ein periode innan næringa som det kan vere vel verdt og ta vare på. I Fangstmand sine beste dagar finn vi også selfangstnæringa si beste tid.

-Det ville ikkje vere ein ide å setje den på museum då? Sunnmøre Museum er jo kjent for å ha eit godt utval av historiske båtar, ville det ikkje vere naturleg for dei og streke opp lina framover til i dag?

-Heller ikkje det er eg den rette mannen til å uttale meg om. Men så pass kan eg i alle fall seie, at det ville vere ulagleg å ha skuta liggande i lengre tid i Hareid. Gutungane har så stor lyst til å klatre. Ein dag hadde fleire komne heilt opp i tønna. Eg kan ikkje vere der og passe på, så eg har snakka med lensmannen om desse problema. På eit eller anna vis må vi få slutt på dette. Tenk kva som kan hende om ein eller annan datt ned!

-Ja, men vi og klatra i riggen på ishavsskutene?

-Så sant, så sant, men då var der alltid folk som var ansvarlege i nærleiken og ein såg til at ein ikkje hengde seg opp i ting som ikkje tolde det. Slik er det ikkje no.



-Er det med vemon du lar Fangstmand ligge stilt for godt?

-Ja, naturlegvis. På den andre sida må vi alltid finne oss i at tida går. Og skuta er 55 år gammal. Dessutan har ho hatt ein heller hard arbeidsdag. Eg tenker ikkje på alle dei knuffa ho har fått av isen, heller på dei merka krigen gav. Ho var den einaste som flaut av dei som vart bomba på Hjørungavåg, og då vi vel hadde fått reparert ho, så for tyskerane med ho. Då brann ho opp og sokk nordafor. Vi fekk berge ho igjen, men då var heile overbygget og ein heil del av skuta ramponert. Det kosta ikkje så

lite strev og pengar å få henne i brukbar stand att. Og her vil eg til slutt seie at når Fangstmand trass i alle problem har kome igjen etter turane i isen, så blir grunnlaget for det lagt heime.

-Korleis det då?

-Jau, det er avgjerande viktig at den som har ansvar for både materiell og menneskeliv oppe i dei barske ismarkane syter for at skuta er i tipp topp stand når ho legg ut. Det ansvaret har vi kjent tungt på oss. Og så langt vi har makta det har vi alltid sytt for at ingen ting var galt då skuta la frå kaia.

Vi vart sitjande lenge å prate om opplevelingar i isen. Kona kom med kaffi, bilde kom ned av veggane, «Isrypen» - måla av mennene ombord-, og stort foto av «Fangstmand» i det den stemde mot Kviteneset med full last.

-Han burde vel ha kvitta seg med båten for lenge sia, sa kona. Men han har alltid hatt slik lyst til å gjere vel det han gjer. Derfor har han kava seg slik opp heilt til no.

-Å, eg har no hatt glede av det og, fall Haakon inn mellom kaffisupane. Det har kome eit spennende liv som kunne fylle mange bøker. Glad eg slepp å ta riskane ein gong til.



Sokneprest Norderval



Norderval stod til rors på Kvitungen, og Kvien var i tønna. Kvien stod og ropte ut kva veg han skulle svinge. Men det gjekk ikkje så greit. Når Kvien ropte babord, kom skuta styrbord. Dette gjentok seg fleire gongar. Til slutt så brølte han Kvien; «Ken faen e det sto stend til rors»?

Norderval; «Nei, det e kje hann, det e soknepresten i Ålesund»!

Etter ei stund var det gale igjen. Til slutt gav Kvien opp og ropte; «Å, herregud, no forlise han skuta»!

Då opna Norderval rorhusruta og ropte opp igjen; «Ja, no Kvien, no påkalla du rette karen»!



På Frammuseet skjer det mykje dette året. 20. mai feira museet sitt eige 75 års jubileum. 10. oktober vert Nansens fødselsdag for 150 år sidan tilbørleg markert med m.a. ei ny utstilling. 14. desember er det 100 år sidan Amundsen nådde Sydpolen. Ny utstilling og nytt monument. Og det vert gitt ut bøker. Amundsen sine dagbøker frå sydpolekspedisjonen 1910-1912 er alt utgjevne, med Amundsen sin spesielle ortografi ("Temp hållt sei ufårrandrett"), og etter kvart vert også dagbøkene til dei andre norske polfararane transkriberte og utgjevne i bokform første gong. –Dei som vil fylgje med kva som skjer i dette polare jubileumsåret kan gå inn på www.nansenamundsen2011.no og vil ein vite kva som skjedde akkurat i dag for 100 år sidan, kan ein sjå etter på www.fram.museum.no

H.H.

Om ein del skutenamn – og litt til Del II

Av Magnus Sefland

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

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

Reiarlagstradisjonar: Mange reiarlag hadde sine eigne system og - etter som tida gjekk - eigne tradisjonar for skutenamn. Michael Knutsen (Skjerva-Knutsen) i Ålesund gav skutene sine namn som enda på -havet: Ishavet, Nordishavet, Polarhavet og Vesterhavet.



Mannskap på Polarhavet.

Jakobsen-reiarlaget i Tromsø gav dei store stålskutene sine namn som starta med Nor- (utan d) + namn på polare dyr: Norsel, Norbjørn og Norvarg.

Ein del ishavsfartøy hadde eit todelt namn, med Polar som første del, og eit anna namn som andre del. Døme: Polar Duke, Polar Queen. Dei fleste av desse fartøya var isgåande ekspedisjonsfartøy som tilhørde Rieber i Bergen og dette foretaket sine underavdelingar i

Tromsø, Ålesund og Canada.

Det danske reiarlaget J. Lauritzen i København/Esbjerg hadde ei rekke store isforsterka fartøy til bruk i polar farvatn, særleg ved Grønland. Desse fartøya hadde som regel kvinnenamn + Dan: Døme: Magga Dan, Kista Dan og Varla Dan. Dei to siste kom seinare inn i Karlsen-reiarlaga sin flåte, Kista Dan med namnet Martin Karlsen og Varla Dan med namnet Minna.



Minna, ex Varla Dan. Foto Ole Chr. Røren

Ved at ein del reiarlag utvikla eigne namnetradisjonar kan ein lage ei rankingliste over dei mest brukte skutenamna (Her tek vi ikkje omsyn til at somme av namna ved overdraging av fartøy har gått over til andre reiarlag):

5 skuter: Polarbjørn.

4 skuter: Kvitungen, Lance/Lance II.

3 skuter: Minna, Sælbarden/Selbarden, Heimen/Heimen I, Asbjørn.

2 skuter: Jopeter, Veslekari, Kap Flora/Kap Flora I, Veslemari, Isflora, Isflaamann, Polaris, Vestis, Melshorn, Veidemann, Arild, Harmoni, Selis, Polarulv, Polarsirkel, Kvitøy.

Romartal som del av namnet: Lance II, Isbjørn I, Foca I + II, Heimen I, Hercules II, Kap Flora I. Ved dei tilfella der romartal to (eller høgare tal) var del av skutenamnet, bør ein kunne gå ut frå at der også har vore ei skute med same namn – utan romartal.

Ei anna form for 'nummerering' er når eit etablert fartøynamn får Ny- framfor det eigentlege namnet. Døme er dei sunnmørske fiskefartøya Ny-Argo og Ny-Dolsøy. Ei liknande 'nummerering' blir av og til brukt når ein eigar vil halde eit innarbeidd namn i kommersiell bruk på eit nytt fartøy. Det gamle fartøyet får halde på namnet sitt, med Gamle framfor det eigentlege namnet. Eit par døme er Gamle Rogaland og Gamle Salten.

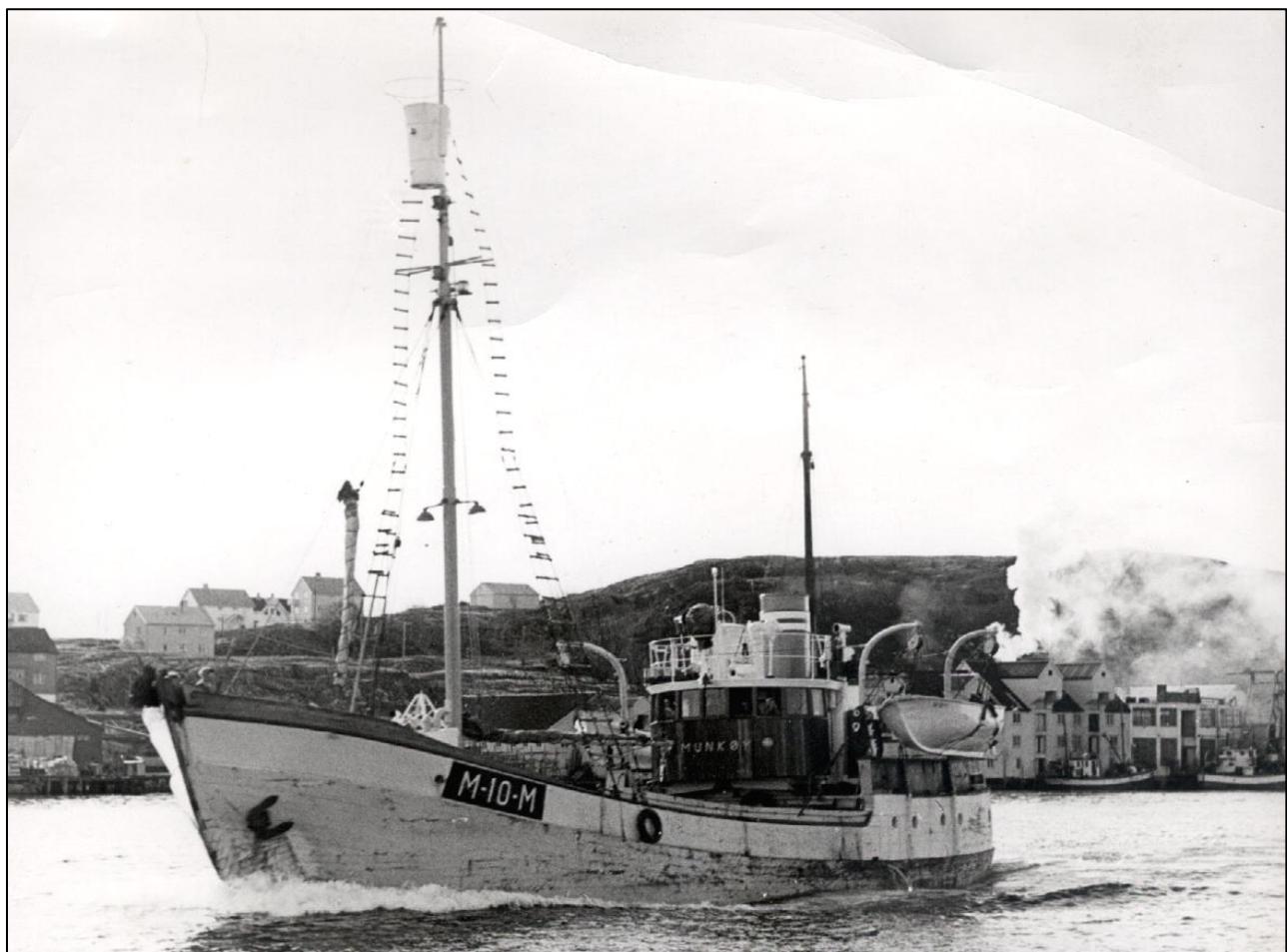
Ein slik namnepraksis har det vore lite av bland ishavsskuter. Det einaste dømet vi har funne, er ishavsskuta og småkvalfangaren Henningsvær frå Vågan i Lofoten. Då skuta vart selt til fritidsbruk i Oslofjord-området, vart namnet endra til Gamle Henningsvær.

Gardsnamn: Ved nokre tilfelle har reiaren/reiarane tatt gardsnamn i heimbygda som skutenamn: Næstby i Saltdal. Vestad på Sekken i Romsdal. Haugen, Runne, Riis (Ris) – dei tre siste tilfellene i Brandal.

Fjellnamn: Fjellnamn er nokså vanlege som skutenamn: Fakstind, Signalhorn, Melshorn, Myregga, Helgehorn, Vikfjeld, Nyken, Kitak, Kvifjell, Isflaamann.

Signalhorn, Melshorn og Helgehorn er fjellnamn i nærleiken av ishavsbygdene på Sunnmøre. Vikfjell er namn på fjell i nærleiken av Rognan i Nordland. Nyken som fjellnamn finst truleg fleire stader. Namnet Nyken er truleg nærast knytt til skuta Nyken av Gratangen som gjekk ned med heile mannskapet på 18 mann i orkan i Atlanterhavet i 1939. Kitak er eit grønlandske namn. Det kjem frå ei øy og eit fjell ved Ammasalik på Aust-Grønland.

Nokre skutenamn har –fjell og –tind som siste del av namnet: Polartind, Istind, Kvifjell. Polartind og Istind er meir ukjende fjell, kanskje er dei konstruerte namn. Kvifjell fanst i to ulike skrivemåtar: Hvitefjeld under første verdskrig og Kvifjell (Ex Tottan) i 1960-åra.



Kitak, her som Munkøy

Kvitfjell finst det truleg fleire av i eit snøkledd Norge. Somme vil få heilt andre assosiasjonar frå namnet Kvitfjell enn akkurat ishavsskuter. Kvitfjell er også eit fjell i Ringebu i Gudbrandsdalen med eit alpinanlegg som vart brukt ved dei olympiske vinterleikane i Lillehammer i 1994. Der har det i mange år vore årlege renn i den alpine verdscupen.

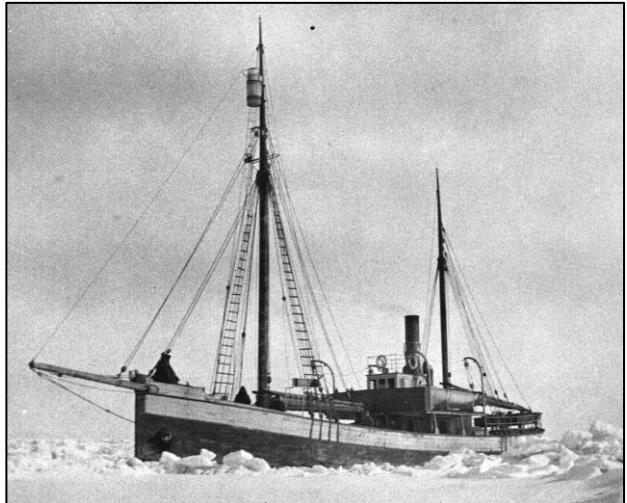
Isflåmannen – utgangspunkt for skutenamnet Isflaamann – er eit særegne fenomen i fjella i Vartdal. Der er det ved somme verforhold mogleg å høyre smell som liknar geværskot – smell frå fjellet som kan høyrast heilt ned i bygda. Fenomenet er vel ikkje fullt ut forklart. Men fjellfolk som har undersøkt fenomenet – blant dei den kjende fjellmannen Arne Randers Heen – meinar at smella oppstår når bestemte vindforhold treffer ein spesiell fjellformasjon.

Fjordnamn: Namn på fjordar som båtnamn har det vore mange av: Den Norske Amerikalinje (NAL) sine passasjerskip Oslofjord, Bergensfjord, Stavangerfjord osv er kjende døme. Slike namn, laga av eit geografisk namn pluss –fjord, var heller lite vanleg blant ishavsskutene. Men nokre fanst: Altenfjord, Andfjord, Remøfjord, Salangenfjord, Samlafjord, Herøyfjord.

Herøyfjord var ein av dei tyskbygde, isgåande slepebåtane som kort tid etter andre verdskrig vart ombygt til ishavsskuter for bruk ved Newfoundland. På sin første fangsttur i 1949 gjorde Herøyfjord det godt på fangsfeltet. På heimturen hadde Herøyfjord med mannskapet frå Polarbjørn som hadde forlist på fangstfeltet. I Norskehavet forskauv lasten seg så mykje at Herøyfjord gjekk ned. Begge skutemannskapa vart berga av Flemsøy og Brandal i ein dramatisk bergingsaksjon.

Geografiske namn frå ishavsområda: Geografiske namn frå ishavsområda vart også brukt som skutenamn: Alaska, Forland, Kvitøy, Vestis, Vesterisen, Kap Flora, Kap Flora I, Sjannøy, Jan Mayen, Østis, Østerisen. Også himmelretninga aust vart brukt som skutenamn: Øst. Kapp Flora er stadnamn på Frans Josef Land, dvs på russisk område. Den første Kap Flora fekk namnet som nybygg under første

verdskrig. På den tid var øygruppa eit ingenmannsland, der både norske og russiske interesser gjorde seg gjeldande. Det var først i 1929 Sovjetunionen annekte øygruppa.



Kap Flora.

Ein finn også nokre døme på det motsette – nemleg at skutenamn har gitt oppgav til geografiske namn: Framstretet mellom Svalbard og Grønland, Questrenna nord for Hinlopen på Svalbard, Brateggbanken (etter Brategg, den seinare Jopeter/Polarbjørn), Kapp Norvegia, Norselbukta og Norselhamna – alle dei fire siste i Antarktis. Norsel har også gitt namn til ein veg på meir heimleg grunn: Norselvegen i Tromsdalen.

På Aust-Grønland finst fleire geografiske namn som stammar frå namn på fartøy, først og fremst ekspedisjonsfartøy. På Sabineøya på Nordaust-Grønland finst stadnamna Germaniahavn og Hansa Bugt. Begge namna skriv seg frå dei to ekspedisjonsfartøya til den tyske Koldewey-ekspedisjonen til Nordaust-Grønland i 1869/70: Germania og Hansa. Dette var området der Floren- og 7de Juni-ekspedisjonane frå Sunnmøre overvintra mange år seinare.

I 1899/1900 var den svenske Nathorst-ekspedisjonen på Nordaust-Grønland med fartøyet Antarctic. Dette fartøyet gav namn til bukta Antarcticbukta. Den norske fangststasjonen der vart etablert av Jonas Karlsbakk og Odd Åmbakk i 1930. Helge Ingstad heldt til der då han var sysselmann for

I åra 1906-1908 var den danske Danmark-ekspedisjonen på Aust-Grønland. Ekspedisjonsfartøyet Danmark gav namn til overvintringshamna Danmarkshavn. Same fartøy skal vere opphav til namnet på havområdet mellom Island og Grønland: Danmarkstretet, - gjennom ei årrekke eit fangsfelt som vart mykje nytta av norske fangstskuter. Området blir også kalla Grønlandsstretet. (I sunnmørkske fangstmiljø blir området også kalla Danskestretet eller berre Stretet. Men ut frå opphav er nemninga Danskestretet litt feilaktig).

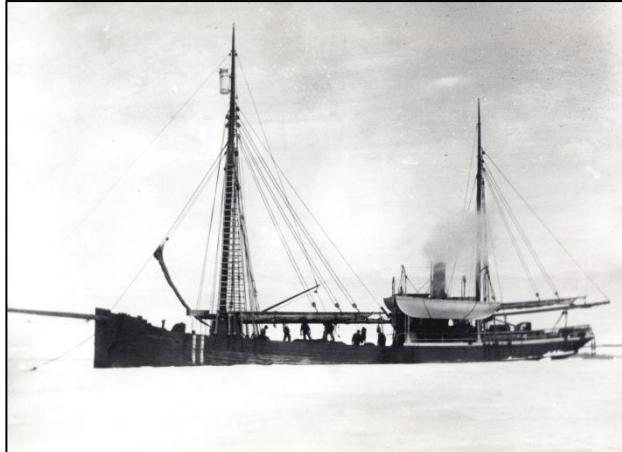
Vi kjenner ikkje til at Bjørnøya, med ein av vervaarslinga sine ishavsstasjonane, nokon gong har vore namn på ishavsskute. Derimot har Bjørnøy vore namn på fleire fiskefartøy.

Nokre geografiske namn frå det norske fastlandet: I alle fall i eitt tilfelle har reiarlaget knapt forlate kontora sine for i finne skutenamn. Då Koppernæs i Ålesund kjøpte den britiske bottlenosefangaren William Martin, gav dei skuta namnet Skansen, etter bydelen i Ålesund der reiarlaget hadde hovudkvarteret. Det same gjaldt Ålesunds-reiarlaget som åtte skuta Aksla.

'Brandal av Brandal' skapte av og til morosame forviklingar. Brandal var namnet på skuta. Bolkevis var Brandal også namnet på reiar, skipper og styrmann – og somme tider også målet for sjøreisa. Ein variant av historia er lagt til kontrollpunkt i Ålesund i okkupasjonstida. Det var ikkje lett å få dei tyske kontrollørane til å forstå at skipperen ikkje dreiv ap med dei då han gav opplysningar om skuta og seglingsruta. Ein annan variant av same historia legg forviklingane til ei fransk hamn i samband med eit ekspedisjonsoppdrag.

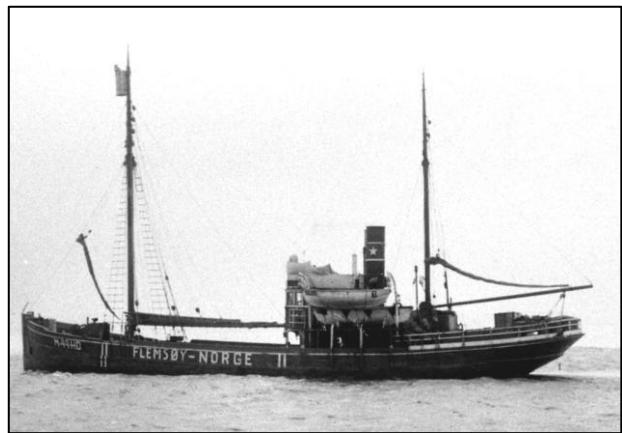
Nokre andre skutenamn med svært lokale tilsnitt skriv seg også frå Brandal: Løftingen har fått namn etter ein stor stein på Kvitneset som blir kalla Lyftingen. Furenak har fått namn etter ein terrengformasjon i ytre del av bygda. Skuta hadde namnet frå Brandal heile si levetid, sjølv om ho det meste av tida høyrde heime hos

Aarseth-reiarlaget i Vartdal.



Løftingen

Nokre andre døme: Flemsøy: Øy i Haram. Grande: Gardsnamn i Geiranger. Hisøy hadde namn etter Hisøy ved Arendal, der skuta vart bygt. Vaaland: Stadnamn, truleg i Rogaland, frå tida før skuta vart ishavsskute i Nord-Norge. Vaaland var ei av ishavsskutene som gjorde teneste i erstatningshurtigruta mellom Tromsø og Finnmark under andre verdskrig. I den tenesta vart skuta senka i ei trefning på Finnmarks-kysten, der det gjekk med fleire liv. Brattvåg hadde namn etter kommunenesenteret Brattvåg i Haram kommune. Brattvåg var skuta som fann restane etter den svenske Andree-ekspedisjonen frå 1897 på Kvitøya i 1930.



Flemsøy

Norland I/Nordland I hadde etter alt å dømme namn etter fylket eller landsdelen. (Folk frå Troms og Finnmark blir ofte – litt overflatisk – omtalt som 'nordlendingar'). Konsesjonslister, skipslister og litteratur har litt ulike måtar å skrive skutenamnet på.

Henningsvær hadde namn etter heimstaden i Lofoten. I seinare tid har skuta hatt namnet gamle Henningsvær og hatt tilhald i Oslofjordområdet. Skute og eigar var i sokjelyset under etterforskinga av NOKAS-ranet i Stavanger på 2000-talet.



Henningsvær

Nordkapp i Finnmark har gitt namn til skuta Nordkap II. Skuta vart innkjøpt til Tromsø av skipper Isak Isaksen i 1929. Deltakar i innkjøpet var også den amerikanske teiknar, målar, og forfattar Dudley Vaill Talcott. Formålet med kjøpet var å skaffe fartøy til ein safaritour til Grønland. Turen vart gjennomført i 1933. Talcott skreiv bok om turen, med eigne fotografi og teikningar. I tillegg gifte han seg med dotter til Isaksen.

Dyrenamn: Dyrenamn som namn på skuter finst det mange av. Dei aller fleste er vanlege norske ord for polare dyr, - rett og slett objekta for ishavsfangst: Polarbjørn, Polarulv, Sæl, Sælen, Sælbarden, Kvitbjørn, Hvalbarden, Polarsel, Selungen, Blomstersæl, Foca (= sel),



Sælbarden

Foca I, Graasælen, Blåsel, Hvalrossen, Ungsel,

Ringsel, Kvitungen, Ørn II, Arktos, Sjøløven. I tillegg Alken, Sjøormen.

Det sistnemnde namnet – Arktos - seiest å tyde bjørn og skal vere avleidd av det latinske namnet for brunbjørn: Ursus arctos. Ein kan lett tenkje seg at det ville ha vore meir naturleg å kalle ei ishavsskute opp etter isbjørn, som på latin heiter ursus maritimus. Kanskje er forklaringa at Arktos vart bygt som lastebåt og først etter vel ti år vart utrusta som ishavsskute. Den kjende skipper og reiar Paul Lillenes i Tjørvåg hadde til ulike tider to skuter som bar namnet Sælbarden. Namnet seiest å tyde selkysten (Barde: kyst. Jf Svalbard: landet med dei kalde/svale kystar). Den same Lillenes hadde også ei skute med namnet Hvalbarden. Det namnet kan forståast på same måte: Kvalkysten. Men det kan også forståast som namn barden til ein bardekval. Lillenes dreiv også kvalfangst med Hvalbarden. Midt på 1920-talet vart både Lillenes og Hvalbarden oppbrakt ved Vest-Grønland og vikla inn i striden om retten til herredømme over Grønland.



Polarsirkel

Flora: Blomen, Palmen, Sjøblomsten (Opphavleg skrivemåte: Søblomsten), Maiblomsten.

Sjøblomsten av Tjørvåg/Ålesund var den første skuta på Sunnmøre som vart bygt for bruk i isen til fangst.

Maiblomsten var ei av ishavsskutene som gjorde teneste i erstatningshurtigruta mellom Tromsø og Finnmark under andre verdskrig. Etter krigen, og før sysselmannen på Svalbard fekk eige tenestefartøy rundt 1950, var

Maiblomsten ei av skutene som gjorde tidsavgrensa teneste som sysselmannsfartøy.

Andre naturfenomen: I boka Ishavfolk si erfaring forklarar Johannes Alme 'isflore' som fleire isflak som har frose saman til eitt. Variantar av isflore kan vere storflore, i storleik fleire hundre meter - og kjempeflore, stor og høg , og i utstrekning meir enn ein kilometer. Isfenomenet flore har gitt namn til fleire skuter: Floren og Isflora.

Floren var skøyta som Severin Liavåg frå Brandal førte til Nordaust-Grønland på den første overvintringsekspedisjonen frå Sunnmøre i 1908. Skipper Liavåg og Johan Hareide, ekspedisjonen sin yngstemann, omkom ved drukning under isbjørnjakt på isen i mai 1909. Ekspedisjonen sin nestleiar Adolf Brandal førte Floren heim igjen i 1909. (Skutenamnet Floren er vel også det som i tyding ligg nærest opp til namnet på denne publikasjonen: Isflaket).

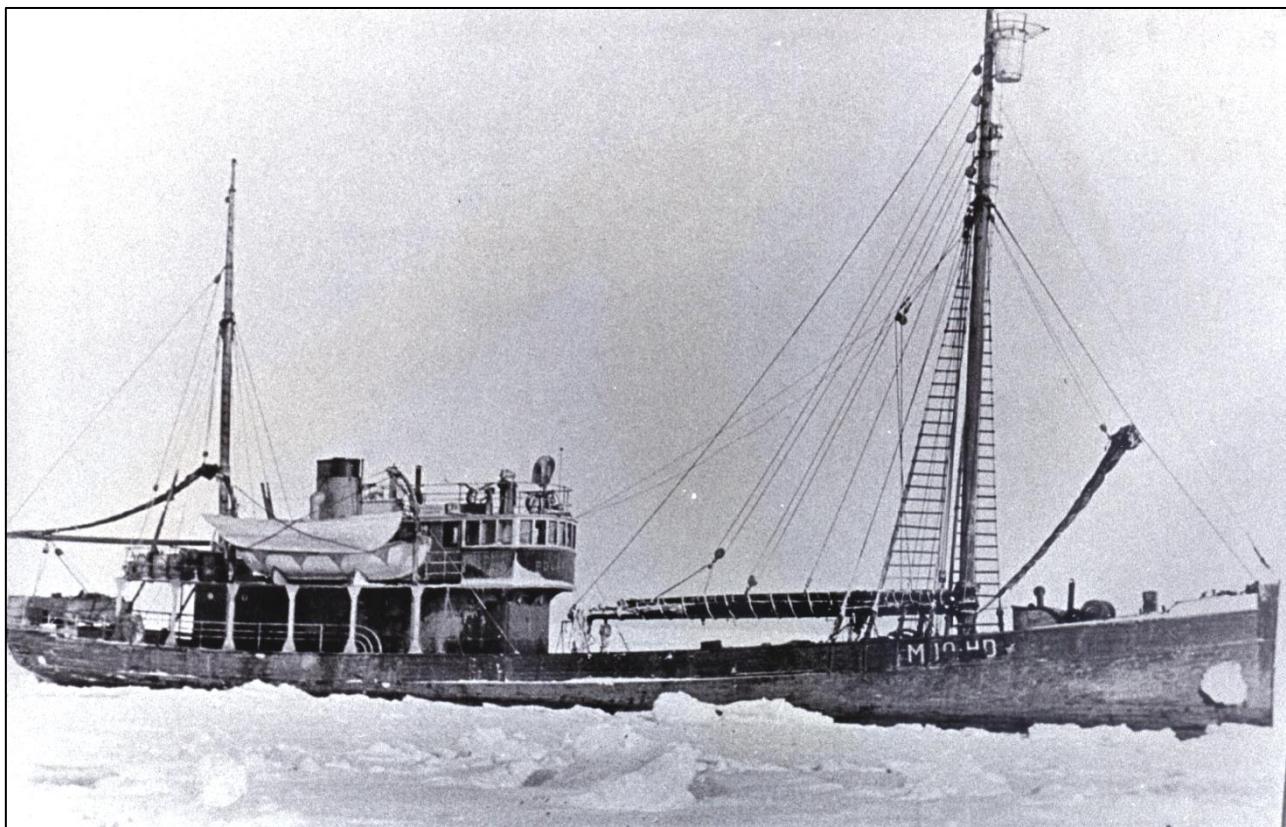
Nokre andre, meir uspesifiserte naturfenomen har gitt namn til ishavsskuter: Islys,

Taakeheimen, Selis, Vaar, Polarsirkel, Polaris. Islys, Kvitis og Polarsirkel er namn som langt på veg forklarar seg sjølv. Vaar er vanskelegare å forklare: Er det eigedomspronomenet 'vår' eller er det substantivet 'vår', dvs ei av dei fire årstidene?

Taakeheimen er også på ein måte eit litt uvanleg skutenamn. Namnet kan gi heller negative assosiasjonar i retning av dårlig sikt og navigasjonsproblem. Vanlegvis får fartøy namn med positiv valør, som Fram, Fri, Advance, Onward, Enighet, Solbris, Brødrene, Populær osv.

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

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



Polaris i 1938.

Om å finne polarinformasjon – utanlands

Skal vi dra utafor landets grenser for å finne kjelder til kunnskap om Arktis, så er eg sjølsagt på endå tynnare is enn når det gjeld meir heimlege trakter. ”For utlandet er jo så stort”, for å bruke ei lett omskriving frå ei av visene til Odd Børretzen. Og Arktis fenger visst over alt. Til og med i underetasjen på eit kjøpesenter i Bangkok har dei ei utstilling som dei meiner er informativ, sjølv om både plastisbjørnen og plastpingvinen står på det same plastisflaket.

Vårt naboland, **Sverige**, har ei gloriøs fortid både i nord og i sør. Det er nok å nemne namn som Adolf Erik Nordenskiöld, Otto Nordenskiöld og dumdristige Salomon August Andrée. Og der er mange fleire. Også i dag driv svenskane aktiv polarforsking både i nord og i sør, og Sverige, i motsetning til Norge, har minst ein skikkelig isbrytar som stadig er på forskningstokt både i Sørishavet og Nordishavet.

Det svenske **Polarforskningsskretariatet** er eit statleg organ under Utbildningsdepartementet. Sekretariatet har meir enn 20 tilsette og forvaltar to forskningsstasjonar i Antarktis, Wasa og Svea, og dei arrangerer stadig vekk forskningstokt med isbrytaren ”Oden”, både i nord og i sør.

Er du interessert i detaljar om kva svenskane driv med i Antarktis og i Arktis, og kva planar dei har framover, så gå inn på www.polare.se og be om å få tilsendt katalogen over svenske program i Arktis og Antarktis for åra 2011 – 2015.

Polarforskningsskretariatet gir også ut informasjonsarket **Polaraktuelteter** der dei i konsentrert form informerer om aktivitetar framover. Mellom anna ser eg at Naturhistoriska riksmuseet kvar onsdag denne våren, klokka 1800, heldt opne polarforelesingar.

Det finst også ein svensk polarklubb – **Svenska Polarklubben** – som i hovudsak vart skipa av

folk som hadde jobba i Sveagruvan på Svalbard den gong denne kolgruva var svensk, og der Fred Goldberg har vore sekretær sidan 1970. Eg veit også at Fred har samla saman ei masse uvurderleg stoff, skrifter og biletar og anna, frå den svenska polarhistoria og at han sit på mykje kunnskap om polarforsking generelt. Men nokon klubbaktivitet har eg ikkje funne, anna enn litt på Internett.

Men **Grenna Museum**, i den vesle byen ved Vättern, er eit museum som absolutt er verdt eit besøk. Museet spesialiserer seg på historia om Salomon August Andrée, Nils Strindberg og Knut Fränkel. Sunnmørsskuta ”Bratvaag” og dei som fann leiren på Kvitøya i 1930 er naturlegvis også via plass. Utstillinga er veldig bra og går du inn på nettet så finn du også ”Andrée expedition image gallery” med mellom anna fleire biletar frå det som hende på Kvitøya den gongen. --Sørg også for å få med deg historia om det heilt spesielle og livslange kjærleiksforholdet mellom vakre Anna Charlier og Nils Strindberg, ei kjærlekshistorie som slett ikkje enda då unge Nils vart funnen død etter 33 år.

Grenna Museum sender også med ujamne mellomrom ut ”Polare – ett nyhetsblad från Grenna Museum” der ein kan halde seg orientert om ein del av det som skjer på polarfronten i Sverige.

Og skulle du no vere i **Stockholm**, så leit deg fram til antikariatet i Drottninggatan eller i Birger Jarlsgatan. Særleg det første har stadig mange godbitar, men gardintrappa er livsfarleg!

Antikariat finn ein forresten over alt, og dei kan vere reine skattekistene for ein polar bokorm. Ein gong for året saumfer eg dei fleste antikvariata i København, ikkje fullt så ofte i Stockholm, men uansett kvar eg reiser, så kjem eg alltid heim med ei eller fleire gamle polarbøker på eit forståeleg språk. Det vere seg Helsinki, Praha, Tromsø eller Budapest, Roma eller London. London er forresten ekstra spennende i så måte. Til og med i Karlskrona har eg funne interessante bøker, og i bydelen Haga i Göteborg, og i Paris. I vinterferien var

eg forresten i København igjen og kom heim med 12 ”nye” bøker, alle om Grønland, til ein pris på godt under 100 kroner pr bok. I sideskipet til Helligåndskirken på Strøget kan du til visse tider på året risikere å gjere kupp for heilt ned til 5 kroner pr bok!

Og er du no først i **København**, så stikk innom **Det Grønlandske Hus**, om ikkje for noko anna, så for å ha vore der. Der er ein liten bokhandel, det er råd å få ein kaffi og der er grønlandske aviser, og grønlendarar. Det ligg like ved Gråbrødretorget. Gå deg også ein tur til Strandgade 102, til **Det Arktiske Hus**, og besøk Polarbiblioteket der.

Du finn dei som sagt over alt, antikvariata, ikkje berre i Oslo eller i Fjærland eller i Harstad. Spennende å gå der å leite utan heilt å vite kva ein leitar etter. Og så finn ein det, eller noko heilt anna.

Vil ein halde seg orientert om Grønland og dansk innsats på verdas største øy, så foreslår eg at ein melder seg inn i **Det Grønlandske Selskab** og abonnerer på ”**Tidsskriftet Grønland**”, eit hefte som det er godt å halde i handa. Eg trur ikkje ein kan finne noko betre kjelde til å nær og lett tilgjengeleg lærdom om historie, oppdaginger og oppdagingsreisande og til ny kunnskap om Kalaallit Nunaat. Stadig støyter eg også på sunnmørske ishavsskuter og norske fangstmenn i artiklar frå Aust Grønland.

Abonner også på bladet ”**Greenland Today**”, det første og einaste internasjonale magasinet om Grønland, som kom ut første gong i november 2007. Alle artiklane er trykte på både dansk og engelsk, og som namnet seier, så handlar det mest om det som hender på Grønland i dag, eit Grønland som er noko heilt anna enn slik det var då folk heimafrå dreiv linefiske etter torsk i Discobukta nede på 50-talet.

Elles bør du naturlegvis, for å få ei forståing av Grønland, Grønlands historie og grønlendarane sitt liv og levevilkår, lese alt du kjem over av **Knud Rasmussen** og **Peter Freuchen**. Og du bør lese om dramatikken rundt **Danmark-**

ekspedisjonen og **Alabama-ekspedisjonen**, om Adolf Brandal og den første fangstekspedisjonen som overvintra, og mykje meir. Og du bør sjølvsgå kjøpe og lese Ivar Ytreland si bok. (Du får ho, og mange fleire, på Ishavsmuseet!)

Elles er Internett ei lettvint kjelde her og. Slå på PC-en din og gå inn og leit og finn, om **NANOK**, om **Siriuspatruljen** og dei unge mennene der som gladeleg kan konkurrere med dagens tøffaste norske polfararar (bortsett frå Børge Ausland). Og dei er danske! Eller gå inn på nettet og lese grønlandske aviser, ”**sermitsiaq**” for eksempel, som har parallelle dansk og grønlandsk tekst.

For min eigen del må eg tilstå at eg vert meir og meir oppteken av **Grønland** og grønlandsk kultur og levemåte. Eg sluttar aldri å forundre meg over at menneske i det heile teke kunne, og kan, overleve og ”blomstre” under slike tilhøve! Og øya er så enormt stor. Svalbard er berre ein liten prikk i samanlikning, ein miniatyr, og ”isfjella” som driv i farvatna kring Svalbard, er som isklumper å rekne. Etter å ha vore der 57 år etter at eg var der som skårunge med ”Polarssel”, ser eg betre det veldige i landet og det storslåtte ved folket.

På Grønland ser det ut for at dei fleste busetningane har sitt eige museum. Som til dømes i **Uummannaq**, der dei har eit lite og ganske beskjedent museum i eit gammalt privathus eit stykke oppfor hamna, med ei fin etnografisk samling. Og like nedanfor den vesle steinkyrkja, står der to stein-og-torv-hus som det har budd folk i heilt til det siste. Alt inventaret er der, til og med tobakkspipa, potta under sengebenken og avisutklipp av det danske kongeparet og av Fridtjof Nansen på veggen. Til og med i vesle **Scoresbysund** har dei ei lita, fin samling.

Kva **Finland** har å skryte av nå det gjeld Arktis, bortsett frå at ”svensken” A.E. Nordenskiöld var frå det som i dag er vestkysten av Finland, veit eg ikkje. Har ikkje støytt på noko. Men bruktbokhandlar er der i Helsinki også. Der er ein bra ein like ovafor

Klippekyrkja.

Tyskland har bl.a. **Alfred Wegner Instituttet**, kalla opp etter Alfred Wegner som var den første som forsto av jordoverflata er samansett av kontinentalplater som stadig skiftar posisjon. Wegner døydde og ligg gravlagd på innlandsisen på Grønland. Eg må innrømme at nokre av dei beste foredragshaldarane eg har hørt, om tema frå både Arktis og Antarktis, til og med om norsk polarhistorie, var tyske. Der var det både ”Ordnung-muss-sein” og mykje kunnskap!

Til og med i vesle **Monaco**, i **Det Oceanografiske Museet** der, finn du ei Svalbard-avdeling frå gamle Prins Albert sine reiser til Svalbard like før og etter det førre århundreskiftet. Og no har unge Prins Albert også vore på Svalbard, så kan hende er utstillinga utvida. Stikk innom der også, når du fer forbi. Og lær om då tromsskipperen Søren Zachariassen selde kol til prinsen av Monaco i 1899.

Og sidan vi no er ute på viddene, kan vi like godt stikke innom **Sjøfartsmuseet i Archangelsk**. Her heng det mellom anna eit primitivt kart over pomorane sine reiser i nord der det også er teikna inn ei rute til Grumant/Svalbard. Den vennlege direktøren forklarar meir enn gjerne at det er ei akseptert sanning i Kvitsjøområdet at fangfolk der ifrå sigla til Svalbard alt på 1100-talet! Det ville ha vore ein sensasjon om han kunne prove det. - Men kven veit? Omrent på same tida sigla norske vikingar over havet til både Island og Grønland og endå lengre. Så kvifor ikkje pomorar til Svalbard?

Elles veit eg mindre enn lite om russiske kjelder til kunnskap om Nord. Men sjølv om ”ingen kan se den grense under vann” så markerte dei tydeleg sine interesser då dei 2. august 2007 plasserte eit russisk flagg på polpunktet, nokre tusen meter under havoverflata.

England har, som dei fleste veit, ein ærefull og lang polartradisjon, i nyare tid i all hovudsak

sentrert omkring **Scott Polar Research Institute** i Cambridge. Museet der er ”lite, men godt” og inneholder grei informasjon om alle dei største britiske polarfararane i tillegg til ein del klenodier som solbrillene til Robert Falcon Scott, skinnsoveposen til Lawrence Oates (Han som berre tok seg ein liten tur ut av teltet og sa i frå at han ”nok vart borte ei stund”), kronometeret som Frank Worsley brukte som hjelp til å navigere frå Elefantøya til Syd Georgia i 1916 og den grønlandske barnepesken til den gongen 3 år gamle Kari Herbert. Der er modellar av både ”Fram” og ”Gjøa” og ein plansje med info om Nansen. Men Amundsen såg eg ikkje

Scott Polar Research Institute er bygd opp omkring minnet til ”dei fem som ikkje kom heim” etter kappløpet med Amundsen. Her har m.a. dei siste breva frå Kaptein Scott og kameratane hans ”funne sin endelege heim”. Museet er, ved sida av å drive utstrakt forskingsaktivitet både i nord og i sør, kanskje mest kjend for den formidable boksamlinga, utan samanlikning verdas største samling av polarlitteratur. Bøker om alle tenkelege emne som vedkjem Arktis og Antarktis, på meir enn 70 ulike språk. Og på loftet, tallause bilde, blad og tidsskrift og ei mengde manuskript. Dette er truleg den største gullgruva for ein som vil studere polarhistorie.

Før eg forlet Storbritannia så må eg få vise til nettstaden ”www.polarworld.co.uk” som hovudsakleg vert styrt av Kari, dotter til min no døde venn Sir Wally Herbert, han som var den første som, i 1968-69, gjekk over polbassengen frå Canada til Svalbard, i lag med tre andre. Dei reklamerer ikkje berre for Sir Wally sine bøker og hans eineståande teikningar.

Og skulle du no vere i **Dundee** ein gong, så besøk museet der og gløym ikkje å stige om bord i ”**Discovery**”, skuta som Scott brukte på ekspedisjonen sin til Antarktis i 1901 – 1904. Interessant å sjå korleis dei har kopiert mykje av det spesielle ved ”Fram”. Det gjev ei spesiell kjensle å rusle omkring i denne skuta, som for alltid vil vere eit minnesmerke over stolte britiske polartradisjonar og over han som til

slutt satsa alt, men som satsa så feil, og tapte, og som likevel vart ein av Storbritannia sine mange store heltar.



Discovery

Om det enorme eventyrlendet **Canada** veit eg ikkje så mykje og heller ikkje om kor lett det er å hente informasjon om polartraktene der ifrå. Men der er eit framifrå museum i Toronto, som har flotte historiske utstillingar om landet sine eigne polarfolk, både indianarar og inuittar. Og endå meir imponerande er **The National Museum of Civilization** i Ottawa. Dette museet, som ligg like over elva, på Quebec sida av byen, er berre fantastisk. Eg har aldri sett maken! Utstillingane der, om liv og virke i nord, om pelsfangst og kvalfangst er sjeldan kost. Og avdelinga for inuitkunst, utskjeringar i horn, bein og hvalross- og narhvaltenner, overgår alt eg har sett av slik kunst nokon stad.

Ein draum som neppe vert oppfylt, er det forresten å kunne reise rundt i **Nunavut**, dette nordaustlege hjørnet av Canada som er nesten dobbelt så stort som Frankrike og Spania til saman og som berre har ca 25000 innbyggjarar, for mellom anna å besøke Amundsen sine "avleggarar" i Gjoahaven.

The Arctic Institute of North America har også hovedkontor i Canada, i Montreal. Dei gjev mellom anna ut tidsskriftet "**Arctic**".

Om **USA** veit eg ikkje anna enn at dei stadig kranglar med Canada om kven som "eig" Nordvestpassasjen, og at der truleg er mykje interessant å finne i Alaska (Kan hende finst der ennå ein silkebit frå luftskipet "**Norge**" i

Teller?). Eg veit også at **Smithsonian**, som skal vere verdas største museum- og forskningsinstitusjon, mellom mykje anna også interesserer seg for nordområda.

Elles ser det ut for at der i USA er ei aukande interesse for Nordområda. Både Hillary Clinton og andre høgståande amerikanske politikarar har dei siste åra besøkt m.a. Svalbard. Men USA har framleis ikkje underteikna Den internasjonale havrettstraktaten.

"Over" alt dette svever **Arktisk Råd** der alle dei åtte arktiske landa er med: Canada, Danmark (med Færøyana og Grønland), Island, Finland, Sverige, Norge, Russland og USA. Fleire ikke-arktiske statar og organisasjonar har observatørstatus. Det første initiativet til eit miljøsamarbeid om Arktis vart teke av Finland straks etter at den kalde krigen var over, og ein arktisk miljøstrategi vart vedteken i Rovaniemi i 1991. Arktisk Råd vart så oppretta i Ottawa i 1996. Målsettinga er å overvåke miljøet i Arktis, faunaen og floraen, og å utvikle beredskap mot forureining. Det er sjølv sagt at urfolka skal vere med i dette arbeidet og seks internasjonale urfolksorganisasjonar har status som faste medlemmer. Urfolkssekretariatet ligg i København og no er det bestemt at hovudsekretariatet for Arktisk Råd vert lagt til Tromsø.

Og då har eg vel bort i mot tømt ut alt eg veit om kjelder til kunnskap om Arktis, utan å ha nemnt bøker og alle dei glimrende gamle filmane som no er å få på DVD. Sjølsagt "veit" eg at der må vere mykje meir å finne "der ute", men dette er altså det eg har funne fram til, til no. Andre veit sikkert om andre og fleire kjelder, og vil dei dele det med meg, så er adressa mi h.holm@online.no Eg er takknemleg for det minste tips.

Men før eg avsluttar: Det kan vere vel verdt også å abonnere på WWF sitt tidsskrift "**The Circle**". Der er det også stadig vekk eit kvart "nyttigt" både nord frå og sør frå.

Drøbak 8.5. 2011
Hallvard Holm

Ein høvding.

Av Magnus Sefland

Det er Ivar Ytreland eg snakkar om her. Han er ein høvding på ei lang rekke samfunnsområder. Innan det feltet som Ishavsmuseet Aarvak i Brandal og Isflaket arbeider med, er Ivar Ytreland ein sterk autoritet og uerstatteleg informant.



Når ein skal freiste å setje saman eit biografisk notat om Ivar Ytreland, går ein til ei vanskeleg oppgåve. For kva er det denne sterke og allsidige mannen ikkje har hatt nevane sine bort i og gitt det styring og framdrift? Og her er det solide nevar – ikkje berre fingrar.

Heldigvis har Ivar Ytreland i boka 'Polarminner – Fortellinger om et glemt land og yrke' tatt med eit fyldig curriculum vitae, - ein imponerande oversikt, systematisk og nøyaktig, over det meste, får vi tru, av alt han har stelt med gjennom eit langt, aktivt og innhaldsrikt liv. Men her blir vi nøydd til å avgrense oss til hovudpunktene, om vi ikkje skal gå oss vill. Utruleg nok har han også ført opp hobbyar, som om han ikkje hadde nok med alle sine andre, tyngre oppgåver.

Oppvekst: Ivar Ytreland vart fødd i Kristiansund i 1926. Farsslektta kom frå Rogaland. Faren Kristian Ytreland var fiskar av yrke. Ytreland er gardsnamn på vestsida av

Karmøya. På Sunnmøre er det lett å tenkje seg namnet Ytreland som ein variant av Ytterland på Valderøya. Men Ivar har sjølv fortalt at der er ikkje nokon samanheng, sjølv om namnelikskapen er stor.

Familien flytte til Ålesund i 1928. Ivar reknar Ålesund som heimbyen sin. Han hadde Ålesund som heimstad og base fram til 1950.

Mellomkrigstida var tronge tider for mange med omsyn til arbeid og utkome. Det var i denne tida nokre av dei mest framtøkne valde å prøve seg som overvintrande fangstfolk på Nordaust-Grønland. Slik også dei seks karane som la i veg med skøyta Hird av Mauseidvåg i 1927 for to års overvintringsfangst på Nordaust-Grønland. Leiaren for ekspedisjonen, Jonas Karlsbakk, skrev det slik i dagboka si i eit foreløpig farvel til Mor Norge: '--- Du blev for knap i kosten imot din fiskerflokk, du finner oss på Grønland, der får vi mer enn nok. ---'.

Ivar Ytreland fekk dei avgjerande oppvekståra sine i Ålesund på 1930-talet. Byen var allereie utgangspunkt for ein god del av den norske verksemda på Nordaust-Grønland. Ishavsreiar Elling Aarseth hadde kaier og sjøbuer for skutene sine på Skjerva i Ålesund. Der var også heimebasen for Aarseth si kjende ishavsskute Veslekari, ei av dei skutene som vart mest nytta i forsyning og forsking på Nordaust-Grønland og tilstøytande havområder på 1930-talet. Like i nærleiken budde den vidgjetne skipper Johan P. K. Olsen, som var skipper på Veslekari. Det var også i Ålesund på 1930-talet den amerikanske forskaren Louise A. Boyd rusta ut dei privatfinansierte forskingstokta sine med nettopp Veslekari til Aust- Grønland, Ishavet og Norskehavet.

Mykje av det som gjekk føre seg i byen på den tida var med på å vekkje interessa og og stake ut kurset vidare for Ivar. Når Louise A. Boyd var i Ålesund for å gjere Veslekari klar for ekspedisjonane, var det mykje fest og stas i byen. Ivar har fortalt at første gong han smakte iskrem, vart han påspandert iskremen av nettopp Louise A. Boyd.

Motstandsarbeid: Ivar Ytreland fylte fjorten år om lag på same tid som Norge vart okkupert av

tyskarane. Han fekk altså det meste av tenåra sine i okkupasjonstida. Ei tid var nettopp Ålesund ikkje så lite av eit sentrum for flyktningtrafikken med fiskebåtar over til Shetland. I 1944/45, som gymnaselev, var Ivar med i heimestyrkane i Ålesund, berre atten nitten år gammal. Etter frigjeringa i 1945 fekk han som oppgåve å delta i vakthald over arresterte norske landssvikarar. Då dette gjekk føre seg, var ikkje Ivar eingong myndig, etter den tids reglar.

Nordaust-Grønland: I 1927 reiste Hird-ekspedisjonen til Nordaust-Grønland for å drive overvintringsfangst. Ekspedisjonen bygde fleire fangststasjonar på sørsida av Wollaston Forland og Claveringøya, blant desse stasjonane var Kapp Herschell. Dette området vart gjerne kalla 'det nordlege sunnmørsterrenget'. Det var i dette området dei to første overvintringsekspedisjonane fra Sunnmøre – Floren-ekspedisjonen 1908/09 og 7de Juni-ekspedisjonen 1909/10 – heldt til.

På tilsvarende måte vart området sør for Kong Oscar Fjord, med stasjonane Antarcticahavn og Kapp Peterséns, kalla 'det sørlege sunnmørsterrenget'. Kapp Peterséns hadde opphavleg namnet Sunnmørsheimen.

Dette var i ei tid med mykje spenning i spørsmålet om råderett over Aust-Grønland. Medan Hird-ekspedisjonen oppheldt seg på Nordaust-Grønland, vart forskingsinstitusjonen Norges Svalbard- og Ishavundersøkelser (NSIU) og det samarbeidande forretningsforetaket Arktisk Næringsdrift AS skipa i 1928. Dei som stod bak den vidjetne flaggheisinga i Myggbukta og okkupasjonen av Eirik Raudes Land i 1931 hadde sin bakgrunn i desse tiltaka. Dei var i fangst for Arktisk Næringsdrift AS og i teneste for vervarslinga.

Hermann Andresen: Hermann Andresen frå Langevåg var ein av deltakarane i Hird-ekspedisjonen. Han var tilbake på Nordaust-Grønland som deltakar i Møre Grønlans-ekspeditionen 1930-32. Andresen var også tilbake på Nordaust-Grønland som deltakar i Suløya Grønlans-ekspedition i åra 1934-37. I tida 1937-39 var Hermann Andresen leiar for

ein ekspedisjon som var utrusta av han sjølv. Alle desse ekspedisjonane hadde folk på fleire av stasjonane i området. Men Kapp Herschell var på ein måte knutepunktet mellom folka på stasjonane det nordlege sunnmørsterrenget.

Ivar Ytreland på Nordaust-Grønland: Etter andre verdskrig tok Hermann Andresen opp igjen fangstverksemda på Nordaust-Grønland. Han heldt fram med verksemda til all organisert norsk verksemde i området vart lagt ned i 1959. Andresen sjølv overvintra ikkje på Nordaust-Grønland etter krigen. Men han organiserte si eiga verksemde med leigde folk. Han var som regel med på sommarturane med forsynings- og avløysingsfartøya for å sjå til verksemda si i området.

Som tjueåring tok Ivar Ytreland steget frå ein action-retta aktivitet – motstandsarbeid – til ein annan – overvintringsfangst på Nordaust-Grønland. Han drog til Nordaust-Grønland i 1946 som deltagar på Hermann Andresen sitt første overvintringslag etter krigen. Han overvintra som fangstmann på stasjonen Kapp Herschell i to år saman med Odd Lindhjem, også han frå Ålesund. Odd var fire år eldre enn Ivar. Dei to var utrusta for to års opphold. Stasjonen hadde i 1946 ikkje vore bemanna av nordmenn sidan 1939. (Dansken Marius Jensen – ein av dei som var med på den noko omdiskuterte ekspedisjonen med Veslekari sommaren 1940 – tok den ubebodde stasjonen i bruk og fangsta der sesongen 1940/41).

Stasjonshuset på Kapp Herschell stod opphavleg nokså nær brinken. Med tida hadde sjøen vaska ut brinken, slik at huset kom i fare. Då Ivar og Odd kom dit i 1946, var det berre nokre få meter frå stasjonshuset til kanten. Før krigen skal avstanden ha vore 20-30 meter. I 1947 flytte Ivar og Odd stasjonshuset om lag 60 meter lengre opp frå sjøkanten.

I erindringsboka si fortel Ivar at fangstterrenget som sokna til Kapp Herschell var på storleik med Midt-Norge. (Her reknar vi med at den seinare fylkesordføraren i Sør-Trøndelag meinar dei to trøndelagsfylka til saman). Dei to fangstmennene delte fangstområdet mellom

seg: Odd fangsta i området fra hovedstasjonen på Kapp Herschell og sør- og vestover, Ivar på tilsvarende område nord- og austover.



Fangststasjonen "Herschellhus" på Kap Herschell 01.08.46. da fangstmennene Odd Lindhjem og Ivar Ytreland (til høyre) ankom med utrustning og proviant for 2 år.

Om vintrane – ca ti månader kvart år – røkta dei områda med hundespann, om somrane med ein liten motorbåt. Tilkjøring med hundespann hadde dei etter kvart eit tjuetal hundar. Då dei to karane kom til Nordaust-Grønland i 1946, hadde Ivar litt røynsle med hundekjøring heimanfrå. Odd var nybegynnare i bransjen.

Sommaren i 1947 var Kristian Ytreland, far til Ivar, med avløysingsfartøyet. Han var saman med Ivar og Odd om prøvefiske etter sjørøye i Zackenberg-elva. Resultatet var så godt at dei fann grunnlag for å drive slikt fiske kommersielt. Etter siste overvintringa dreiv Ivar saman med litt skiftande kompanjongar kommersielt laksefiske i fire sommarsesongar fram til og med 1951. Til denne aktiviteten reiste dei over og tilbake igjen med Norsk Polarinstitutt sine avløysings- og forsyningsfartøy.

I desse åra var Ivar med på å fange moskuskalvar som vart tatt med til Norge. I 1948 var Ivar med på å fange åtte kalvar som vart utplassert i Bardu-området i Troms. I åra frå 1947 til 1952 vart det fanga i alt 27 kalvar som vart utplassert på Dovrefjell.

I dei to åra med overvintring opplevde Ivar ei rekke krevjande situasjoner, med varierande grader av dramatikk – somme tider kritisk: fall, ras, robåt som vart fylt av sjø og hundespann

som gjekk gjennom sjøisen. Og først og sist isbjørnfaren. Fangstmennene sitt motto var: 'Alltid på vakt – alltid på jakt'.

Etter dei to overvintringane, i ein alder av 22 år, hadde Ivar fått ei hard og krevjande opplæring i det som kan kallast 'livets skule'. Og han hadde kome seg godt gjennom 'skulegangen'.



Moskuskalvar ombord i Polarbjørn

Kontakt med Daneborg: Den danske radio og meteorologiske stasjonen Daneborg og den danske fangststasjonen Sandodden låg berre ca 25 kilometer vest for Kapp Herschell. Dei to på Kapp Herschell var stadig i kontakt med folka på Daneborg. For å kome til dei sør-vestlege delane av fangsterrenget, måtte dei dra forbi Daneborg, anten med hundespann eller med båt. Då var det naturleg å stoppe på Daneborg. Det representerte tryggleik for dei to norske at dei hadde folk såpass nær og hadde høve til radiokontakt om noko særleg alvorleg skulle inntreffe.

Ivar Ytreland vart god venn med grønlendaren Mikkel Brønlund frå Scoresbysund. Han var om lag jamngammal med Ivar og var tilsett som hundekjørar og altmøglemann på Daneborg. Brønlund var eit retteleg naturbarn, flink i det aller meste som trongst for å greie seg i villmarka.

Brønlund hadde godt lag med hundar. Det var sjeldan han måtte bruke pisk på dei. Men han var ein meister med pisken. Han trente ofte på bruk av den. Han sette opp ti fyrstikkesker samla på høgkant. På ti-tolv meters avstand trena han på å slå ut annankvar eske med eit piskeslag.



Fangstmann Ivar Ytreland

Ivar vidare om Brønlund: '--- Han snakket et gebrokkent dansk, men forstod alt vi sa. Han satte ordet –mik etter et verb og fikk med det uttrykt meget, for eksempel 'spisemik' betydde å spise, måltid, føring av hundene og lignende, og føyde ofte til 'stor spisemik' for middag eller et større måltid eller sammenkomst. 'Skytemik' betydde jakt, fangst, skyting. ---'. Ein gong var Brønlund ute i kajakk – utan overtrekket rundt livet som skulle hindre vassinnstrenging i kajakken ved eventuell velt. Då Brønlund skulle helse på Ivar og lyfte padleåra, hende akkurat det: kajakken kantra. Etter litt tid dukka Brønlund opp i sjøflata ved kajakken og vinka til Ivar: '--- Jeg stor veltemik, og jeg stor kikemik bunn (han så på havbunnen). Jeg stor tenkemik, - huske min far si – gå langsomt ut av kajaken (for at luften inne i kajaken skulle bli beholdt slik at den kunne brukes som en flytepontong). Så jeg komme opp – stor pustemik. ---'.

Omnar på Nordaust-Grønland – ei førebuing for Jøkul og Trolla?

I erindringsboka si har Ivar med eit avsnitt med detaljert skildring av oppvarming på Kapp Herschell: '--- Ovnene var hjemmelaget av topp- eller underdelen av de litt eggformede

200 liters oljefatene som var alminnelige den gang, og man fikk dermed 2 ovner av ett fat. Man hugget av topp- og underdelen så de ble ca 30 cm høye. I selve bunnen (eller toppen) hugget man på et sirkulært kokehull og et ovnsrørhull, og i sargenten hugget man på hull for ovnsdøren. I den gjenværende delen av fatsargenten laget man seg lokk for kokehullet og ovnsdøren. Innvendig i ovnen ble det murt opp med stein og leire et fyrested med en medbrakt fyrrist plassert midt i fyrestedet slik at det ble et askerom under risten. Disse ovnene fungerte utmerket, men det var litt vanskelig å regulere varmen, og de tok mye plass, men varmet meget godt. På Herschellterrenget var det flere ovner av denne typen. ---'.

I ein alder av 20-22 år fekk Ivar her med seg røynsler som truleg kom han til nytte seinare i livet då han vart bedriftsleiar i Jøkul AS og A/S Trolla Brug - foretak som dreiv nettopp med produksjon av utstyr for oppvarming.

Ivar Ytreland og veteranar frå tida før andre verdskrig: Ivar Ytreland og Odd Lindhjem reiste over til Nordaust-Grønland i 1946 med den først Polarbjørn, skipper Kristoffer Marø. Både skuta og skipperen var nettopp komne heim frå Amerika, etter å ha utført transport til Grønland og det arktiske Nord-Amerika i heile krigstida.

Etter krigen tok skipperen og skuta opp igjen den forsyningstrafikken til Nordaust-Grønland som dei hadde drive i mange år på 1930-talet. Kristoffer var skipper i 1946 og 1947. I 1948 var han opptatt med å føre tilsyn med bygginga av Polarstar i Skottland, og sonen Henrik Marø overtok som skipper på Polarbjørn.

I april 1949 forliste den første Polarbjørn ved brann på fangstfeltet ved Newfoundland. Sommarturen i 1949 vart utført av Quest av Bodø/Tromsø, med Ingvardt Johannessen – 'Snusen' – som skipper. Sommarturane i 1950 og vidare ut over 1950-talet vart utført av den andre Polarbjørn, levert frå Bolsønes i 1950, - og med Henrik Marø som skipper.

Ekspedisjonsleiar for Norsk Polarinstitutt og Arktisk Næringsdrift AS på sommarekspedisjonane til Nordaust-Grønland

var John Giæver i åra 1946-1949. Dette var i tida då Norges Svalbard- og Ishavssundersøkelser (NSIU) vart omskipa til Norsk Polarinstitutt og instituttet sitt virkefelt vart utvida til å omfatte også Antarktis. I tida 1949-1951 var Giæver ekspedisjonsleiar for Maudheim-ekspedisjonen til Antarktis. Medan Giæver var i Antarktis var Søren Richter ekspedisjonsleiar. Richter hadde sterkt bakgrunn: magistergrad i arkeologi, ei rekke overvintringar på Nordaust-Grønland og krigsdeltaking på Jan Mayen – og av Giæver karakterisert som 'skriftlærd allvitar'.



Krostofer Marø, Oddbjørg og John Giæver på akterdekket til Polarbjørn.

Magistergraden til Richter var resultat av fleire års opphold på Nordaust-Grønland. I vintermånadane dreiv han ordinær fangst. I dei to månadane med gjennomsnittstemperaturar på plussida gjorde han arkeologisk feltarbeid. Richter var med på flaggheisinga i Myggbukta og okkupasjonen av Eirik Raudes Land i 1931. Som ekspedisjonsleiar og offisiell norsk representant fekk han også oppgåva å fire det norske flagget for siste gong på same stad i 1959.

På ekspedisjonsturane til Nordaust-Grønland var fangstreiar Hermann Andresen oftast med som ekspedisjonsleiar for sine folk.

Dei fleste av desse folka hadde røynsler av ulike slag frå verksemdundene på Nordaust-Grønland tilbake til rundt 1930, Andresen tilbake til utreissa med Hird i 1927. I sitt samvere med desse folka hadde Ivar Ytreland ein observasjonspost med utsikt langt inn mot kjerna i saka om råderett over Nordaust-

Grønland. I erindringsboka si deler Ivar inntrykka sine med lesarane i rikt monn.

Andre aktivitetar: Etter 1948 var Ivar Ytreland inn om ein del ulike aktivitetar, i tillegg til det sommarlege laksefisket på Nordaust-Grønland. Han arbeidde på kontoret ved A. M. Liaaen slipp og mekaniske verksted i Ålesund. Frå den tida har Ivar fortalt om då skipper Kristoffer Marø kom frå Skottland til Ålesund med den nybygde stålskuta Polarstar. Skuta var ikkje heilt ferdig og skulle ferdigstillast for fangst ved Newfoundland nettopp ved Liaaen. Ivar har fortalt om kor bekymra Marø og styrmann Sigmund Bøe var for stabiliteten til nyeskuta. (Dette har vi også høyrt frå Bøe sin eigen munn).

Ivar sjølv fekk i desse åra røynsler med det våte element også på ein annan måte, ein måte som viste kor mentalt robust han var. Han gjorde militærtjenesta si på ubåt. Det er ikkje alle og einkvar som blir funnen sterkt nok til slik teneste. Ivar var også aktiv i heimevernet heilt fram til 1970.

Utdanning: I sitt fyldige curriculum vitae i erindringsboka har Ivar Ytreland eit forholdsvis kortfatta kapittel under overskrifta 'Teoretisk utdanning'. Ved å bruke ordet 'teoretisk' i den samanheng seier han litt indirekte at også den allsidige, og tidvis dramatiske og krevjande, verksemdundene hans både før og etter den teoretiske utdanninga var ei solid utdanning. Det var utdanning i 'livets skule'. Mykje av det lærte han på det som gjerne blir kalla læring 'the hard way'.

Dei formelle utdanningsstega for Ivar var realartium i Ålesund i 1945 og eksamen som maskiningeniør ved Trondheim tekniske skole i 1952, tjueseks år gammal. Etter det deltok Ivar i ei rekke vidareutdanningskurs av ulike slag heilt fram til han fylte 60 år i 1986.

Familie: Ivar Ytreland gifte seg med lærar Gerd Nielsen. Ho er same årgang som Ivar. Her har vi ikkje årstal for giftarmålet. I seinare år har Gerd vore aktiv som lærar for innvandrarar. Og heile tida har ho vore ein solid støttespelar for Ivar. Og med alle kontaktar som Ivar har

hatt i sine nærmast tallause funksjonar, kan ein trygt rekne med at det har falle mykje representasjonsarbeid og vertinneoppgåver på Gerd opp gjennom åra.

Ekteparet fekk tre søner: Geir, som er petroleumsgeolog, - Bjørn, som er boreleiar, - og Knut, som er flykaptein i SAS. Dei er alle framtøkne karar. Alle har god utdanning og er aktive i ansvarsfulle stillingar. Det er klart at epla har ikkje falle langt frå stammen av epletreet, om ein kan seie det slik.

Arbeidslivet: Her meinar vi ordinær, yrkesmessig verksemd – som ei avgrensing mot fulltids politisk aktivitet. Ålesundaren Ivar Ytreland budde og hadde sitt virkefelt i Trondheim og Trøndelag i meir enn førti år. På det grunnlag kan ein reise spørsmål om kva han er – sunnmøring eller trønder. I røtene og ishavstradisjonane er han sunnmøring. Men i utdanning, yrke og politisk samanheng har han sterkt forankring i Trøndelag, ikkje minst i teknologimiljøet i Trondheim. Somme vil kunne meine at det er ein sterkt kombinasjon. Etter utdanning som maskiningeniør ved Trondheim tekniske skole i 1952 var Ivar ingeniør og vitskapleg assistent ved Norges tekniske høgskole (NTH) i Trondheim fram til 1954. Frå 1954 til 1957 var han ingeniør og produktkonstruktør ved NOBØ AS, tidlegare Norsk Bøttefabrikk, i Trondheim. Verksemda laga jarn- og blekkvarer, seinare elektriske varmeomnar.

Neste arbeidsplass for Ivar var foretaket Jøkul AS, som produserte blant anna omnar og peisar i støypejarn. Foretaket hadde hovudkontor i Fredrikstad-mrådet. I tida 1935-1977 hadde familien Gahr – forfedrene til seinare utanriksminister Jonas Gahr Støre – hand om foretaket. I tida 1957-1965 leidde og utvikla Ivar foretaket si verksemd nord for Dovre, stadig med base i Trondheim. Det omfatta også Nord-Norge. Når Ivar i den samanheng besøkte Tromsø, tok han gjerne kontakt med gamle fangstfolk og friska opp minner frå tida han sjølv hadde hatt som overvintrar og fangstmann og fiskar på Nordaust-Grønland.

I tiåret frå 1965 til 1975 var Ivar administrerande direktør ved A/S Trolle Brug, Jernstøperi og mekanisk verksted i Trondheim. Også dette foretaket er best kjent for produkt med tilknyting til oppvarming: omnar, feiedører, pipehattar og liknande.

Oljeleiting: Medan Ivar Ytreland var administrerande direktør ved A/S Trolle Brug var han med på å skipe foretaket Norsk Vikingolje AS, også det i Trondheim. Året var 1969, same året som oljeleitinga i Nordsjøen fekk eit gjennombrot.

Nærare ti år tidlegare hadde Ivar deltatt i og leia oljeleiting og prøveboring etter olje på Svalbard. På den tid hadde han sitt ordinære arbeid som leiar i Jøkul si verksemd nord for Dovre.

Norsk Polar Navigasjon AS vart skipa i 1958. Bak foretaket stod brørne Einar Sverre Pedersen og Gunnar Sverre Pedersen. Einar Sverre Pedersen var allereie før andre verdskrig med på ein fangstekspedisjon til Nordaust-Grønland. Ekspedisjonen gjekk med ishavsskuta Grande, og der inspirerte skipper Bernt Hide den unge Pedersen til å lære meir om navigasjon. Under andre verdskrig fekk Pedersen utdanning som flynavigatør i Canada. På 1950-talet var Pedersen tilsett som sjefsnavigatør i SAS og var ein av dei som planla og starta sivil flytrafikk over polhavet mellom Europa og Aust-Asia. Det gjorde også at Pedersen tok opp tanken om ein sivil flyplass på Svalbard, nærmare bestemt på Brøggerhalvøya ved Ny-Ålesund. Ein flyplass der ville kunne tene som støttepunkt for den transpolare flyruta. Men etter sovjetisk press sette den norske regjeringa bom for planane. På det tidspunkt, i 1959, hadde Pedersen-brørne og Norsk Polar Navigasjon AS allereie gjort geologiske undersøkingar på Brøggerhalvøya som kunne tyde på olje i berggrunnen.

I 1961 vart prøveboring starta på Kvadehuken på Brøggerhalvøya. Dette skal ha vore første forsøk på å finne olje på norsk territorium, fleire år før tilsvarende aktivitet kom i gang i Nordsjøen. Somrane 1961-63 vart det bora. Gjennom vennskapleg kontakt kom Ivar

Ytreland med i arbeidet i 1962 og vart ein av pådrivarane. Ivar hadde arktisk røynsle frå Nordaust-Grønland, ingeniørbakgrunn og bakgrunn frå forretningslivet. Også sivilingeniør Svein Ytreland, bror til Ivar, var med i arbeidslaget.

Ivar hadde også med seg kona Gerd som kokk og proviantforvaltar. Seinare hadde dei også med seg tre aktive søner på sommaropphalda på Svalbard. Det viste seg at alle tre fekk yrke med ei viss tilknyting til verksemda desse somrane: ein av dei er i luftfart, dei to andre er i oljerelatert verksemde.

Leiteboringa hadde dei første åra eit visst preg av 'familieforetak'. Brørne Pedersen utgjorde ei familiegruppe. Familien Ytreland med venner og kjenningar utgjorde ei anna familiegruppe. Der var Ivar og Gerd Ytreland, med tre søner, og Ivar sine brør Svein og Rolf med. I tillegg kom grønlandsveneren Hermann Andresen frå Langevåg og fjellklatrarektparet Bodil og Arne Randers Heen frå Åndalsnes. Bodil Randers Heen avløyste Gerd Ytreland som kokk for arbeidslaget.

I 1963 vart det bora også inst i Grønfjorden. Som vi veit var alle desse leitebrønnane tørre. Ivar var også medstifter i selskapet Norminol AS på Andøya i Nordland i 1971. I åra 1971-74 bora dette selskapet fire leitebrønnar på austsida av Andøya. Så vidt vi veit var dette første leiteboring på det vi kan kalle fastlands-Norge.

I vår tid strekkjer olje- og gassfelta seg frå Vest-Finnmark og langt nordover i havet mot Bjørnøya. Ein må kunne sjå på det som dokumentert at pionerane i leiteboring tidleg på 1960-talet var på rett spor, sjølv om det ikkje vart noko konkret resultat av deira leiteboring den gongen.

Heilt fram til Ivar vart pensjonist i 1992 har han i ulike posisjonar og på ulike måtar deltatt i oljeverksemd. Geografisk omfatta denne verksemda norsk sokkel, Svalbard, Storbritannia, Vest-Grønland, Texas og Alaska.

Politikk: Frå CV-en ser ein at Ivar Ytreland hadde passert førti før han kom inn i politikk med offentlege tillitsverv. Derfor kan han knapt kallast nokon politisk broiler. Allereie som førtiåring kunne han vise til deltaking i heimestyrkane mot slutten av andre verdskrig, fleire overvintringar som fangstmann på Nordaust-Grønland, fleire somrar som pioner i leiteboring etter olje på Svalbard, ingeniørutdanning og leiande stillingar i næringslivet. Både aldersmessig og med omsyn til utdanning og praksis var han ein mann i sin beste alder då han kom inn i kommunestyret og formannskapet i Trondheim for Høyre i 1967.

Der vart det med berre ein periode i kommunestyret. I 1971 tok han karrieremessig eit steg tilbake, med varamannsplass til kommunestyret i perioden 1971-1975. Til gjengjeld var han i perioden frå 1973 til 1977 andre vararepresentant for Høyre i Sør-Trøndelag til Stortinget. Den valde representanten for Høyre i Sør-Trøndelag var Otto Lyng – også han fra Trondheim, og også han med motstandsarbeid på slutten av krigstida i ballasten. Både Lyng og første vararepresentant hadde såpass mykje fråver av ulike grunnar at Ivar fekk møte nokre gonger i Stortinget.

Kva ein handlingsorientert mann som Ivar syntest han kunne få utretta i ein så seintmalande maskin som Stortinget, er ukjent. Kanskje var dei uformelle kontaktane han fekk høve til å knyte i stortingsarbeidet dei viktigaste for den vidare politiske karrieren.

Neste karrieretrinn var fylkestinget i Sør-Trøndelag. Der fekk Ivar fleire viktige funksjonar: medlem i fylkesutvalet, leiar i samferdselsutvalet og gruppeleiari for Høyre. I tillegg var han medlem i ei rekke komitear og utval i både fylkeskommunen og Høyre.

I åra frå 1980 til 1992 var Ivar fylkesordførar i Sør-Trøndelag, det vart tre fulle periodar. Å gi nokon oversikt over alt han handterte av saker i dei åra, vil krevje omfattande arkivarbeid. Men ei av sakene vil i alle fall bli ståande som ikkje så lite av eit minnesmerke over Ivar:

vegsambandet som knytte saman kommunane Snillfjord på fastlandet og øykommunane Hitra og Frøya. At dei nemnde kommunane sette pris på Ivar sin innsats, kom til syne ved at alle tre kommunane utnemnde han til æresborgar.

I samband med vervet som fylkesordførar måtte Ivar også ta på seg atskilige oppgåver i representasjon. Og Sør-Trøndelag og Trondheim fekk truleg ekstra mykje av sånt, blant anna mykje på grunn av Nidarosdomen, Erkebispegården og Stiftsgården – alle byen og distriktet sine tradisjonar knytt til kongehuset og kyrkja. Dette har seinare fått sitt uttrykk ved at kyrkja sin nye preses, den tolvte biskop, skal ha sitt sete i Trondheim. Kong Harald har gitt dette eit vesentleg meir folkeleg uttrykk ved at han i humoristisk samanheng har karakterisert seg sjølv som 'skaptrønder'.

Ivar og kongen: Her fell eg for freistunga til å gjengi ei historie som eg har frå Ivar Ytreland sin eigen munn. Dette sjølv om historia har vorte presentert også tidlegare. Ivar si tid som fylkesordførar fall for det aller meste innanfor kong Olav si regjeringstid. Kongen og fylkesordføraren møttest truleg rett som det var. Seglarkongen og ishavsveteranen hadde ei felles interesse som truleg vart grundig diskutert av dei to i fellesskap i uhøgtidelege samanhengar meir enn ein gong: segling. Ved slike høve sat gjerne poengterte historier laust, og kongen lo ofte sin velkjende hjartelege latter.

Ei av historiene som Ivar serverte i slikt lag, gjaldt den svenske oppdagaren Adolf Erik Nordenskiöld. Historia går slik: Nordenskiöld var den første som med sitt fartøy Vega fullførte gjennomseglinga av Nordaustpassasjen og Beringstretet i 1878/79. Under vefs jubla og skåla svenskane over at nettopp eit svensk fartøy hadde segla nord om Russland og Sibir og hadde kome lengre aust enn nokon annan hadde gjort tidlegare. Ei stund seinare møtte Vega ei ishavsskute frå Hammerfest på veg vestover. Kongen skal visstnok ha mora seg i dobbel forstand kongeleg på svenskane si bekostning.

Fleire gonger når kongen og Ivar snakkast i uhøgtideleg samanheng, skal kongen ha sagt om lag dette: '- Kan ikke De, fylkesordfører, fortelle historien om Nordenskiöld og Nordaustpassasjen?' Ivar etterkom sjølvsagt kongen sitt ønskje, og kongen skal ha ledd like hjarteleg av same historia kvar gong.

Ivar Ytreland har mottatt kongens fortjenestemedalje i gull. Det er på grunn av ekstraordinær samfunninnssats - og ikkje først og fremst på grunn av forteljing av gode historier.

Ishavsmuseet Aarvak i Brandal: Avslutninga av min studiebolk ved universitetet i Trondheim og Ivar Ytreland sin første periode som fylkesordførar i Sør-Trøndelag overlappa kvarandre med om lag eitt år. For meg var Ivar Ytreland på den tid ei røyst i NRK Trøndelag – ei retteleg stentorrøyst. Uttrykket stentorrøyst skriv seg frå det greske heltediktet Iliaden: Stentor si røyst var som femti andre menn sine røyster til saman. Ein eller annan i medieverda i



Nils Pilskog og Ivar Ytreland på Ishavsmuseet.

trønderhovudstaden brukte nettopp det uttrykket om den mektige røysta til Ivar. Eg hugsar ikkje om det var NRK eller Adresseavisen som brukte det – ein av dei må det ha vore. På den tid fanst det ikkje noko ishavsmuseum på Sunnmøre. Men det var like før Henrik Landmark og medarbeidarane hans tok vare på ishavsskuta Aarvak og la grunnlaget for Ishavsmuseet i Brandal. Etter kvart fekk eg gradvis høve til å bli kjend med Ivar Ytreland og fekk innsikt i hans liv og røynsler, først og fremst frå overvintringane på Nordaust-Grønland.

Etter at Ivar i 1992 vart pensjonist, slo han og familien seg ned i Drøbak. Der har også Svalbard-veteranen Hallvard Holm – utflytt hareiding – slått seg ned, også han som pensjonist. Dei er begge verdfulle velgjerarar og støttespelarar for museet. Etter kvart har eg hatt gleda av å vere til stades ved fleire av deira besøk ved Ishavsmuseet.

I 2000 hadde Ivar med seg tre danske veteranar frå den grønlandske hundesledepatruljen Sirius til Sunnmøre. (Dessverre manglar eg namna til dei tre danskane). Dei fire besøkte Brandal og bad om lov til å overnatte i sovepose på museet.



I midten Nils Pilskog, th. Ivar Ytreland framfor Hoelsbu på Ishavsmuseet.



Tre polarkarar på scena under Ishavskveld på Ishavsmuseet. Frå v. Johannes Alme, Per Johnson og Ivar Ytreland.

Ivar var då 74 år gammal. Men før det kom så langt, kom ishavsskipper Nils Pilskog dei fire i forkjøpet. Kona til Nils, Eldrid Pilskog, er ein slekting av Ivar. Nils og Eldrid tok alle fire med heim til Hjørungavåg for overnatting der.

Ved eit anna høve hadde Ivar Ytreland med seg dansken Peter Schmidt Mikkelsen til Ishavsmuseet i Brandal. Mikkelsen var med i hundesledepatruljen Sirius i fire år. I det sivile er han direktør i elektronikkbransjen. I tillegg har han bygt vidare på røynslene sine frå Sirius-tida og har skrive ei rekke bøker om forhold på Grønland. Blant desse bøkene er 'Nordøstgrønland 1908-60. Fangstmandsperioden'. Boka har vorte sjølve grunnboka om fangstmannsliv og ekspedisjonar på Nordaust-Grønland i tida mellom 1900 og 1960. Boka blir flittig nytta som oppslagsverk når det i museet oppstår diskusjonar om forhold på Nordaust-Grønland. Ivar var ein av ressurspersonane som Mikkelsen nytta seg av under innsamling av materiale til boka.

Mikkelsen er også direktør for det danske, ikkje-kommersielle selskapet Nanok som har drive restaurering av fangsthytter, også norske, på Nordaust-Grønland. Mikkelsen er ein av dei aller fremste kjennarane av liv og virke på

Nordaust-Grønland.

Ivar Ytreland er ein av dei nordmenn som har best kontakt med Mikkelsen. På den måten er Ivar ein viktig bindelekk mellom det ishavshistoriske miljøet i Norge og danske ressurspersonar i spørsmål som gjeld Nordaust-Grønland.



Møte mellom tidligare fangstmenn og to historieinteresserte karar. Frå venstre: museumsstyrar Henrik Landmark, Johan Listhaug, forfattar Peter Scmith Mikkelsen, Ivar Ytreland og Ole Klokseth.

Tilbake til Nordaust-Grønland: Sidan Ivar Ytreland vart pensjonist tidleg på 1990-talet har han i både tankar og handlingar vendt tilbake til det som var ein bolk på seks-sju år i ungdomstida, fram mot midten av 1950-talet, nemleg fangstmannslivet på Nordaust-Grønland. I 1990 fortalte Ivar til Mikkelsen at '--- for meg er Nordaust-Grønland noe helt spesielt, det er og blir mitt drømmeland. Intet kan måle seg med Nordaust-Grønland. ---'.

Heime i Drøbak har Ivar kontoret sitt, med datamaskin og boksamling. På golvet ligg isbjørnskinn. Veggane er nærmast tapetsert av kart over Nordaust-Grønland og Svalbard. Han har også ei fyldig bokhylle. Der er det rikeleg av lesestoff, særleg om polare forhold, teknologi, politikk og historie. Og Ivar deltar som regel i Polarklubben sine møte på Polhøgda – Fridtjof Nansen sin tidlegare villa på Lysaker i Bærum.

Som pensjonist har Ivar også vore ei rekkje turar tilbake til Nordaust-Grønland. Han var med ishavsskuta Polarstar på ein ekspedisjon til

området i 1996. Då var det tydeleg at dei gamle fangststasjonane var i forfall. Ti år seinare, i 2006, var Ivar med det isgående cruiseskipet Polar Star på eit liknande tokt i same farvatna.

I mellomtida var Ivar fleire somrar til Nordaust-Grønland og deltok i restaurering av meir eller mindre forfalne stasjonar. Då gjekk som regel transportane med fly. I fangstmannstida hadde danskane det kommersielle fangstselskapet Nanok, ikkje ulikt det norske Arktisk Næringsdrift AS. Etter at fangstmannstida var slutt, og Nordaust-Grønland vart eit verna område, har Nanok vorte omskipa til eit ikkje-kommersielt selskap nettopp for å ta vare på kulturminne i området. Der har Ivar og sonen Knut vore med på restaureringsarbeid. Ivar deltok i restaureringsarbeid på stasjonane Kapp Peterséns, Kapp Humboldt, Myggbukta – og ikkje minst på Kapp Herschell, nettopp der Ivar tilbrakte sine to overvintringar meir enn femti år tidlegare.

Kapp Herschell vart restaurert i 2002. Då var Ivar 76 år gammal og hadde vore pensjonist i rundt ti år. Når ein mann på veg mot dei åtti deltek i eit slikt arbeid under så primitive forhold i ei slik fjerntliggende villmark – då har ein å gjere med ein stor idealist og entusiast.



Ivar Ytreland framfor ein nyrestaurert stasjon Kap Herscell.

Heidersteikn: Ivar Ytreland - med sitt langvarige, samfunnsnyttige virke – har kvalifisert seg for, og mottatt, mange teikn på heider. Kongens fortjenestemedalje i gull og æresborgarskap i kommunane Snillfjord, Hitra og Frøya er allereie nemnt. Vidare har han mottatt Kommunenes Sentralforbunds

heidersteikn, og han er æresmedlem i Trondheim Høyre og det danske Nordøstgrønlandske Kompagni Nanok. I tillegg er han æresmedlem og/eller har mottatt heider fra fleire oljerelaterte samanslutningar. Alt teikn på Ivar sin samfunnsbyggjande innsats.

Ivar har mottatt mykje heider for seg sjølv. Men han har også vore med på å heidre andre som fortunar heider. I 1970-åra var Ivar saman med blant andre Einar Sverre Pedersen og Helge Ingstad om å få reist byster av Roald Amundsen på stader rundt om på kloden som var viktige passeringspunkt på Amundsen sine oppdagingsferder. Ivar var i støyperibransjen og hadde gode kontaktar med tanke på framstilling av bystene. Ei av bystene står i Ny-Ålesund, startpunkt for ferda med luftskipet Norge. Ei anna står i Nome i Alaska, i nærleiken av Teller, der luftskipet landa. Den tredje står i Hobart på Tasmania. Hobart var første hamna Fram besøkte etter erobringa av Sørpolen i 1911/12. Ei fjerde står i Gjoa Haven (Gjøahavn) i det nordlege Canada. Ei femte byste er plassert ved Polarmuseet i Tromsø.

Erindringsboka: Ein mann med eit så handlingsmetta liv som det Ivar Ytreland har bak seg, har også mykje å fortelje. Og det har han gjort til gagns i boka 'Polarminner – Fortellinger om et glemt land og yrke', utgitt i 2010 på Skotte forlag i Ørskog.

Ved første gongs blading i boka finn ein namna til både hovudforfattaren og medforfattarane Arnfinn K. Karlsen og Asbjørn Skotte litt utradisjonelt bortgøymt langt nede på ei side. Men ein skal ikkje bla mange sidene vidare før Ivar Ytreland står fram som ein glimrande forteljar – og det med stor tyngde.

Peter Schmidt Mikkelsen har skrive eit forord i boka. Vi siterar frå forordet: '--- At det netop er Ivar Ytreland, der nu har skrevet sine polarminder kan næppe undre. Ser man på hans alenlange biografi, afspejler den en helt utrolig livsbane, hvor Ytreland har stået i spidsen for utallige virksomheder og initiativer, private og offentlige, nationale og internasjonale. En lang række ledende poster og anerkændelser markerer milepæle på vejen.

Efter et fuldt og aktivt erhvervsliv har Ytreland de seneste år fået bedre tid, også til sit elskede Nordøstgrønland, hvortil han flere somre har ledet ekspeditioner for Nordøstgrønlandske Kompagni Nanok. Denne uudslukkelige foretagsomhed samt et vidtberømt ry som karismatisk fortæller har for lengst gjort Ivar Ytreland til en levende legende overalt i Nordøstgrønland. Ytreland er en af de sidste af den urgammle og stolte fangstmands æt. Der kommer ikke flere. Derfor må hans fortællinger naturligvis udgives. ---'.



Ivar var tilbake på Grønland med Polar Star i 2006. Her om bord i Minna då dei to båtane treffes utanfor Daneborg. Foto: Ole Chr. Røren.

Opplegget for boka er antologien: ei rekke avslutta kapittel utan nokon heilt direkte samanheng frå kapittel til kapittel. Men mykje godt alt er knytt til, og basert på, Ivar sine opplevingar og røynsler frå Grønland. Også dei mindre delane av boka som er skrivne av dei to medforfattarane Karlsen og Skotte, er i hovudsak knytt til Grønland. Her seier vi medvite Grønland (ikkje Nordaust-Grønland), for mot slutten av boka flytter forfattarane seg også over til vestkysten av øya.

Ivar Ytreland har truleg hatt god støtte for minnet i dagbøker frå tida på Nordaust-Grønland ved skriving av erindringsboka. Men med så mange detaljar - årsaker, verknader,

samanhangar, tidfestingar, stadnamn, personnamn, skutenamn, meteorologi, flora, fauna, historie, politikk og så vidare - kan ikkje alt dette ha vorte skrive i dagbøker.

Ivar går detaljert til verks, med sakteikningar av regefeller og hundeslede og restaureringsteikningar av fleire av stasjonane som han har vore med på å restaurere. Han fortel om fiskeutstyr, jaktmetodar og stell av skinn. Han har også med viser og dikt, på både norsk og engelsk. Vidare har han med omtale av dei mest kjende ishavsskutene som han segla med og/eller fekk forsyningar med. Like eins har han med omtale av fleire fargerike skipptypar og fangstfolk.

Svært mykje av dette stoffet må ha vore lagra i Ivar sitt minne i alle år. La gå at Ivar har hatt nærare to tiår som pensjonist til å halde kontakt med andre i det ishavshistoriske miljøet og friske opp minna. Men kjenner vi Ivar rett, er det snarare det motsette - mange andre som har kontakta Ivar for å hente ut informasjon frå han. I forordet til boka nemner Mikkelsen Ivar Ytreland sine evner som karismatisk forteljar. Det er freistande å peike på eit par hendingar som Ivar har med i boka. Den eine skriv seg frå eit møte mellom fangstmennene Henry Rudi, Normann Andersen og Ivar Ytreland på Ølhallen i Tromsø. Rudi var 'Isbjørnkongen', som i alt var med på å fange meir enn 700 isbjørnar. Ei gruppe tilreisande frå hovudstaden besøkte Ølhallen og kjende igjen Rudi. Dei ville halde moro med han. Rudi forstod situasjonen, oppfatta hovudstadsarrogansen i det og avviste dei med ein nordnorsk språkbruk, så kraftig at søringsane miste både munn og mæle. Deretter heldt han fram samtalen med Andersen og Ytreland – roleg og avbalansert.

Ei anna historie skriv seg frå forsynings- og avløysingsturen til Nordaust-Grønland i 1949. Turen gjekk med ishavsskuta Quest, og skipper var Ingvardt Johannessen – kjend under tilnamnet 'Snusen'. I boka har Ivar med ei retteleg saftig forklaring på kvifor skipper Johannessen hadde fått tilnamnet 'Snusen'. Elles fall eg særleg for Ivar si forteljing om

ishavsskipper Arnolf Sandvik og det sunnmørske halvemålet:

'--- Den gamle selfangeren I/S "Søndmøringen" av Tjørvåg på Sunnmøre var hver sommer fra 1948-52 ekspedisjonsfartøy til Nordøst-Grønland for det danske Østgrønlandske Kompagni Nanok A/S. Den brakte forsyninger og fangstfolk til Nanoks fangststasjoner. "Søndmøringen" hadde et meget godt og arbeidsomt mannskap, og en meget dyktig skipper Arnolf Sandvik – som mange sunnmøringer fra ytre Sunnmøre hadde han en karakteristisk dialekt som ofte var uforståelig for danskene. Sommeren 1951 drev min far, min gode venn Kasper Andresen og jeg kommersielt laksefiske (sjørøye) på Zackenberg, Nordøst-Grønland, 74 grader, 30 minutter nord. En dag ankret I/S "Polarstar" med sin legendariske skipper Kristoffer Marø opp ved Zackenberg for å losse forsyninger til Dansk Pearyland ekspedisjonen som hadde sin sydbase her.

Vi tok en pause i laksefisket, og dro om bord i "Polarstar" hvor vi ble sittende i bestikken og prate med Marø. Som vanlig stod skipsradioen påslått, og vi kunne følge diverse samtaler og oppkallinger.

Plutselig hørte vi den danske radio- og værstasjonen på Nordøst-Grønland, Daneborg, anropete "Søndmøringen": '- Hallo "Søndmøringen", hallo "Søndmøringen", dette er Daneborg radio – hvor er I, og hva laver I? Over'.

Etter et øyeblikk svarte skipper Sandvik på "Søndmøringen": '- 'allo Daneborg, 'allo Daneborg, ditta he "Søndmøringen", høss ligg hutafør 'ockstetter hå bauer, hover'.

Daneborg kom så tilbake: '- Hallo "Søndmøringen", jeg fikk ikke li'e fat i hvad du sagde, vær venlig at gjentage. Over'.

Sandvik tilbake igjen: '- 'allo Daneborg, ditta he "Søndmøringen", høss ligg hutafør 'ockstetter hå bauer. Hover'.

Daneborg tilbake: '- Hallo "Søndmøringen", det er så mange atmosfæriske forstyrrelser – så venligst gjentage dit svar. Over'.

"Søndmøringen" tilbake: '- 'allo Daneborg, ditta he "Søndmøringen", høss ligg hutafør 'ockstetter hå bauer, hover'.

Vår samtale i bestikken på "Polarstar" var

for lengst stilnet, og vi lyttet spent på radiosamtalene som fortsatte med at telegrafisten på Daneborg anropet ”Søndmøringen” med forskjellige unnskyldninger. Han skjønte tydeligvis ikke et kvidder av hva skipper Sandvik sa, og gjentok gang etter gang, men ville ikke innrømme dette i klart språk. Samtalene fikk etter hvert et komisk tilsnitt før telegrafisten på Daneborg ga opp.

Da tok skipper Marø på ”Polarstar” mikrofonen og kalte opp Daneborg radio og sa at han hadde hørt på samtalene med ”Søndmøringen”, og forklarte at det skipper Sandvik prøvde å fortelle var at ”Søndmøringen” nå lå utenfor Hochstetter Forland og brøt is. Daneborg takket pent for forklaringen, og innrømmet at de ikke hadde forstått hva skipper Sandvik gang etter gang gjentok. Telegrafisten hadde nok vært for høflig til å si fra at han ikkje skjønte skipper Sandviks spesielle sunnmørske tungemål (halvemål).

Halvemålet var en spesiell sunnmørsdialekt karakterisert ved at man i ord som begynte med H foran en vokal sløyfet H-lyden, eksempel: hest ble til est. I ord som begynte med vokal satte man inn en H-lyd foran vokalen, eksempel: ute ble hute. Det er neppe mange som snakker halvemål i dag----

Gerd: I alle år har Ivar Ytreland hatt god støtte frå kona Gerd. For ein mann med så mange jarn i elden som Ivar har hatt, var det viktig med solid støtte på heimebane. Gerd har fødd tre søner og fostra dei alle til gagns karar i ansvarsfulle stillingar. Ho har truleg tatt solide løft i samband med dei representasjonsoppgåvene Ivar var avhengig av, både som bedriftsleiar og politikar. Og saman med Ivar var ho ein av pionerane ute i felten under oljeleitinga på Svalbard, der ho var kokk og proviantforvaltar. Gerd hadde utdanning i hustellfag og røynsle som speidarleiar – nyttig bakgrunn for feltarbeidet på Svalbard.

Som pensjonist, etter at Gerd og Ivar flytte til Drøbak, har Gerd også hatt representasjonsoppgåver. I deira heim har

mediafolk, forfattarar, historikarar, polarveterinarar, eventyrarar, folk i oljebransjen og mange andre vore på flittige besøk. Eg veit at alle har vorte godt mottatt av både Gerd og Ivar.

Sluttord: I løpet av 2011 passerte både Gerd og Ivar Ytreland 85 år. Vi gratulerar og ønskjer dei begge alt godt i tida framover.

Ivar har etter kvart fått sterkt nedsett høysel. Han kjem gjerne med papir og blyant til gjester for at dei skal kunne skrive spørsmål og svar. Dersom ein stiller eit spørsmål til han skriftleg på ein papirlapp, kan ein rett som det er oppleve å få eit heilt foredrag – munnleg – som svar.

Elles kommuniserar Ivar godt via e-post. Han viser stadig engasjement og evne til friske fråspark. I ein artikkel i Isflaket i 2011 tok han eit engasjert oppgjer med politikarar, forskarar og vernestyresmakter fordi dei også i jubileumsåret for Roald Amundsen og erobringa av Sørpolen lar Gjøa stå utandørs og forfalle. Samtidig tok han til orde for at noko bør gjerast for å verne vraket av polarskuta Maud, som ligg halvt nedskøke i det nordlege Canada.

Entusiasmen gløder framleis.

Ivar Ytreland:

POLARMINNER – fortellinger om et glemt land og yrke.

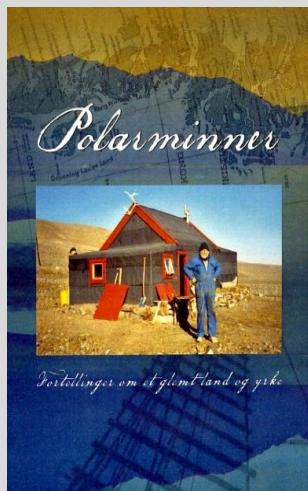
Boka kan du
bestille på
Ishavsmuseet.

Tlf. 700 92 004

www.ishavsmuseet.no

post@ishavsmuseet.no

Kr. 298,- + porto.





På Ishavsmuseet starta sesongen 1. mai, og mykje folk har alt funne vegen til det populære museet på Brandal. I år har vi mykje nytt å syne fram. Gjennom heile vinteren og våren har det foregått eit omfattande ombyggingsarbeid på museet. Mange nye utstillingar har kome til, og i dei fleste rom har det blitt mykje romslegare. Nede i første etasje har det blitt romslegare og meir oversiktleg. Tilbygget som kom opp i haust, har gitt plass til ein romsleg butikk med stor polarbokhandel. Dette har frigjeve mykje plass i resepsjonsområdet som no er ryddig og oversiktleg. Kontoret som også sto i denne etasjen, er rive ned. Dette aukar kapasiteten til selskapsformål, og det kan no dekkast til om lag 120 personar i dette området. Kapasiteten er også auka med to nye toalett her. Ei stor takk må rettast til Brødrene Dahl AS for sponsoring av alt av rørdeler, toalett osv til dette. Ei stor takk også til Hareid Rør & Interiør som monterte alt dette utan kostnadar for Ishavsmuseet.

Tilbygget gav også plass til ein ny romsleg undervisnings- og konferanse-sal i andre høgda på om lag 110 m². Denne har alt blitt flittig brukt. Også her kan det dekkast selskap til over 100 personar. Her må vi få takke El-Produkter og Zenit Elektro for sponsoring av belysning og elektriske komponentar.

Den gamle konferanse-salen er ombygd til utstillingar og gir i dag plass til ei utstilling om Nansen, Amundsen, Scott og Nobile. Belgica-ekspedisjonen med Polarhav til sydpolen i 1957-58 er også med her.

Museet hadde tidlegare også eit verksted/lager i denne høgda. Dette er no nedrive og nye utstillingar komne inn også her. Tema er her utviklinga av ishavsskutene, og dei fleste av skutemodellane museet har, er no samla her, fra Minna til Polarhav. "Bassenget" som før stod i 3. etg med skutemodellar er flytta eine etg ned.

I dette romet er det også kome ein stor utstillingsmonter som gjev plass til ei samling av selskinnspelsar og andre pelsprodukt som syner eit utval av det selskinnet vart nytta til.

Opp i tredje høgda er det kome ei ny utstilling som viser fangst av polarrev på Nordaust-Grønland.

I denne utstillinga kan ein blant anna finne hundesleden til Høvdingen omtala på sidene foran her, Ivar Ytreland.

Borte i det fantastiske Aarvak-huset er det også kome til nye ting i vinter. Blant anna kan vi nemne nye store bilde på 230x160 cm som syner utviklinga av Aarvak frå starten og fram til i dag.

Ishavsmuseet er 30 år i 2011. Dette vil bli markert med ulike arrangement utetter året. Starten var alt 25. mai med polarkveld der Mats Forsberg gjesta oss. Sjå referat annan stad i bladet.

For dei som likar å krysse av våre arrangement i kalenderen kan vi liste opp komande arrangement på museet:

- 30. juni Whiskyseminar med Chris Mail.
- 3. juli Gudstjeneste frå dekk på Aarvak, middag og kaker.
- August, Grillkveld med Ishavsmuseets venner.
- 26-28. August, Brandalsdagane
- 11. september. Kulturminnedagen. Bygdevandring i Brandal, middag og kaker.
- 25. september. Arrangement i forbindelse med 30 års markering for Aarvak sin heimkomst.
- 19. oktober, Ishavskveld i samband med Hareidsstemna. "I Nansens fotspor".
- 19. og 20. november julemesse med mange spanande utstillerar.
- 4. desember førjulssøndag.

Fleire arrangement vil også kome til. Hald deg oppdatert på www.ishavsmuseet.no og www.facebook.no/aarvak

Opningstider i sommar er alle dager kl 11-17.

Seppala-sleden

I den nye utstillinga om fangst av polarrev fra Nordaust-Grønland finn vi ein spanande sleden. Sleden vart bygd av Ivar Ytreland i 1951.



Sleden er no utlånt fra Ålesunds Museum til Ishavsmuseet i høve denne utstillinga. Ivar Ytreland har i si fantastiske bok, Polarminner, skrive om sleden:

Brev til Ålesund Museum.

Onsdag 03.05.00. besøkte jeg sammen med 3 danske Nanok-venner fra NordøstGrønland Ålesund Museum , hvor vi ble godt mottatt av en ung dame (Guide) som viste oss rundt på museet. Vi hadde dagen i forvegen vært gjester ved Ishavsmuseet på Brandal hvor vi også hadde holdt foredrag om Nordøst-Grønland.

Det vi ønsket å se på Ålesund Museum var Polaravdelingen, Brude-egget og båtene da en av danskene var båtbygger av profesjon, og vi andre var også interessert i båter. Desverre fikk vi ikke se Brude-egget som var til reparasjon, men vår utmerkede guide viste oss en instruktiv miniatyrmodell.

Tilslutt tok guiden oss med til Båthuset hvor vi fikk se de gamle båtene, og her stod til min store overraskelse Seppalasleden som jeg og noen venner bygget i Trondheim i 1951/52, og som jeg i 1954 eller 1955 sendte med fangstreder Hermann Andresen sin ekspedisjon til Nordøst-Grønland med I/S «Polarbjørn II» slik at hans fangstfolk kunne bruke den. Jeg hadde selv overvintret som fangstmann for Hermann Andresen på Kap Herschell, Nordøst-Grønland 1946-48, og deltatt i hans laksefiske-ekspedisjoner der i 1949,-50 og -51.

Hvordan denne sleden er kommet tilbake fra Nordøst-Grønland og havnet på Ålesund Museum er en interessant historie som jeg ber Dem vennligst gi meg info om.

Under enhver omstendighet er den et bevis på sunnmøringenes betydelige innsats på Nordøst-Grønland i nå forrige århundre. Jeg er selv sunnmøring og oppvokst i Markvegen 18 i Ålesund hvor jeg tilbrakte mine første 20 leveår. Senere er Trondheim og Drøbak i hovedsak blitt mitt bosted .

Leonard Seppala (LS) og Seppalasleden.

LS (1877- 1967) ble berømt som verdens mest kjente hundkjører i begynnelsen av forrige århundre. Han var født i Skibotn, men vokste opp på Skjervøy i Troms. LS dro til Alaska i 1900 for å grave etter gull, men slo seg etter hvert på hundekjøring. Han vant en rekke konkurranser i hundekjøring bl.a. All-Alaska Sweepstakes tur-retur Nome - Candle som var verdens lengste race den gang på ca.700 km. Men mest berømt ble han for serumkjøringen til Nome i 1925 da det var utbrutt difteriepidemider, et nervepirrende kappløp over flere dager som ble fulgt av verdenspressen og gjorde LS berømt. En statue av hans lederhund «Balto» ble reist i New York, og en i hovedgaten i Anchorage, Alaska. LS drev senere med avl og oppdrett av Siberian Huskies hunder som fortsatt er en meget populær trekkhund.

I 1932 utkom en bok «Seppala» av Elizabeth Nansen på Gydendal Forlag hvor man kan lese om LS og se bilder fra hans liv inklusiv hans hundeslede.

I 1951 besøkte LS Norge og stoppet da noen dager hos familien Andresen i Trondheim hvor jeg bodde på hybel mens jeg studerte til ingeniør. Banksjef Sverre Andresen og fruen Helene og deres 2 sønner Kasper og Johannes var ivrige friluftsmennesker og hundeinteresserte, og drev med avl og oppdrett av Alaskan Malamutes som er en av de største og mest typiske polarhunderasene. Kasper er fortsatt min gode venn og jevnaldrende (74). Vi var meget aktive hundekjørere i første del av 1950-rene med store hundespann med opptil 10 hunder og Seppalaslede. Det var noe særskilt dengang.

Under besøket hos Andresen's laget LS en nøyaktig tegning av sin mest brukte og kjente hundeslede med målsetting i tommer og fot. Den fikk min venn Kasper, og kort tid etterpå satte vi i gang sammen med 2 andre venner og hundekjørere, Ingmar Pevik og Finn Haugnes, bygging av 2 Seppalasleder som vi kalte dem etter LS nøyaktige tegninger. Vi bygget dem på et snekkerverksted i Kirkegata i Trondheim, og alt ble laget i hicorytre som vi fikk kjøpt på Axel Brun's Skifabrikk på Selsbakk ved Trondheim. Det ble et skikkelig snekkerarbeide - ja nesten møbelarbeide.

Vi brukte med stort hell sledene i noen år før vi avviklet vår hundekjøring. Sledene vakte oppsikt i norske trekhundkretser, og dannet vel skole for senere sleder .

Vi bygget også en større slede vel 3 meter etter samme prinsipp.

Den sleden som nå står på Ålesund Museum er en av de 2 første som ble bygget samtidig, men denne sleden er nå i en litt misrabel forfatning. Lektene på slededekket er kappet ved fremste fot, og «støtfanger» og brems mangler. Se kopier av mine bilder og tegning .

Min bror siv.ing. Svein L. Ytreland fattet stor interesse for disse sledene, og laget en nøyaktig tegning i mm. av dem som er den vedlagte tegning. Han fikk også en snekker K .J. K. Langlo på Stranda til å bygge noen eksemplarer etter denne tegningen, og kanskje kan det finnes ennå en i Ålesund av disse. I så fall kan Per Knoff i Ålesund kontaktes da han kanskje vet hvor den er .

Jeg ønsker meget sterkt å få rede på hvordan, og når, denne sleden på ÅM er kommet tilbake fra Nordøst-Grønland. Kan avdøde (1971) fangstreder Hermann Andresen fra

Langevåg tatt den med seg hjem da all norsk fangstvirksomhet på Nordøst-Grønland opphørte i 1959, eller da han med egen ekspedisjon besøkte de norske fangststasjonene på Nordøst-Grønland i 1964 med I/S «Polaric»? Hermann Andresen var NØG's mest kjente fangstmann fra 1927- 1939, og fangstreder og ekspedisjonsleder hvert år fra 1946- 59. Ingen kjent Nordøst-Grønland så godt som ham, og han var en levende legende og en ishavets gentleman og et godt menneske.

Håper ovennevnte kan være til nytte for dere, og jeg vedlegger kopi av tegning og bilder av Seppalasleden slik originalen var .

Med vennlig hilsen Ivar Ytreland.



Ivar ved sleden på Ålesund Museum

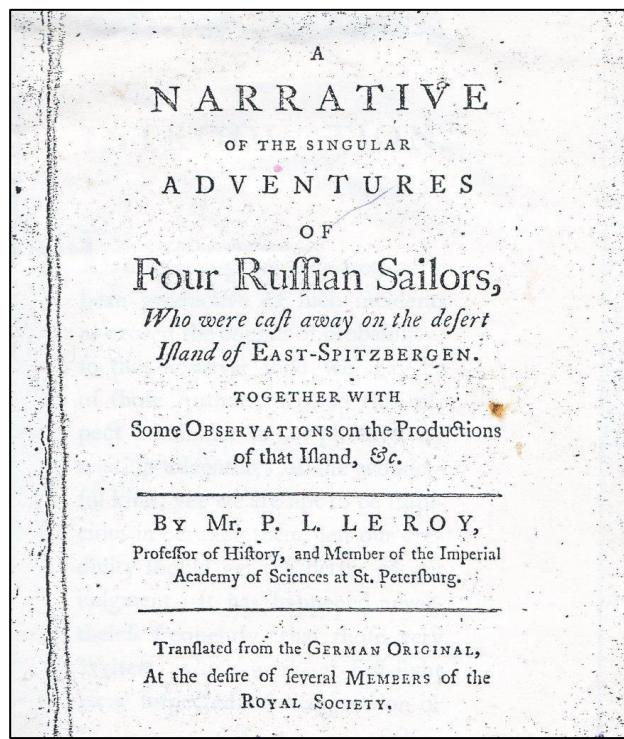
Sleden slik den står i utstilling på Ishavsmuseet.



Historien om de fire russiske sjøfolkene som ufrivillig overvintret i seks år på Edgeøya.

Av Per Johnson

For noen år siden fikk jeg en telefon fra en amerikaner ved navn David Roberts. Han ringte fra sitt hjem i Massachusetts, USA. Han fortalte en historie om fire russiske sjøfolk som ble akterutseilt på Edgeøya på Svalbard i året 1743. De fant en hytte og levde der i seks år. Da kom tilfeldigvis et russisk skip, og de ble berget. David Roberts hadde kommet over en beretning på 140 sider skrevet av en tysk-fransk professor i 1750. Denne professoren, P.L. Le Roy, var i Russland da disse sjøfolkene kom tilbake til fedrelandet. Han traff dem og skrev med vitenskapelig nøyaktighet ned alt de hadde å fortelle.



Roberts hadde bragt i erfaring at jeg hadde noen overvintringer som fangstmann på Edgeøya, og han ville ha mitt syn på saken. Hans plan var å reise til Polarmuseet i St. Petersburg, deretter til de fire pomorenenes hjemby, Mezen, nær Arkhangelsk. Til slutt til Edgeøya for om mulig å finn ut hvor

overvintringsstedet lå. Roberts gjennomførte sin planer og resultatet er kommet i bokform.

Jeg gjengir nå Le Roys beretning i noe forkortet form:

«I året 1743 sendte Jeremias Ottamkoff – en handelsmann fra Mezen – et fartøy med 14 mann til Spitsbergen. I åtte dager hadde de god vind, men den niende forandret været seg. I stedet for å komme seg til vestkysten av Spitsbergen hvor de skulle fange sel og hvalross, havnet de på østsiden hvor de snart kom oppunder Edgeøyas sørkyst. De var to engelske mil av land da fartøyet ble fast i isen. Fordi de ventet at lodjen(pomorfartøy) skulle bli knust av isen, forberedte styrmann Alexis Hemkof, hans gudsønn Ivan Hemkof og to andre sjøfolk ved navn Stepen Scharapov og Fedor Weregen seg på å gå over isen inn til land. Der skulle de lete etter en hytte som fangstfolk fra deres hjembygd hadde satt opp noen år før. Ombord ble det bestemt at hvis hytten ble funnet, skulle skipet evakueres. De fire karene utstyrte seg lett. De tok med seg en munnlader med ammunisjon til 12 skudd, en øks, en liten kjele, en kniv, tyve pund mel, litt tobakk, fyrtøy og en trepipe til manns.

De kom seg velberget til lands og fant snart hytten en og en halv mil fra stranden. Neste morgen dro de ned til sjøen for å komme seg ombord. Det de da så, tok fullstendig motet fra dem. Isen og skipet var vekk. Bare åpent hav å se. Skipet kom aldri mer til rette. Det var tydeligvis forlist.

Karene satte i gang med å reparere hytta. Drivved var det nok av langs stredene. De tolv rundene med ammunisjon skaffet dem 12 reinsdyr. Blant drivtømmeret fant de noen vrakdeler. Dette gav dem bord og planker, en stor jernkrok og 5-6 tommer lange spiker. De fant også en fururot som egnet seg til å lage en bue.

De varmet opp jernkroken og ved å bearbeide den med en stor spiker, klarte de å lage en hammer. Med en stor sten som ambolt og en smitang laget av reinshorn, klarte de å smi om

to spiker til spydodder. Disse ble surret fast til kraftige treskaft med reimer skåret av reinskinn. Utstyrt med disse våpen, klarte de etter en dramatisk kamp å ta livet av en isbjørn. Bjørnens kjøtt ble mat, og av ryggsemenene som de splittet, laget de buestreng. De smidde så om to spiker til pilodder, og med piler og buen skjøt de 250 reinsdyr i løpet av de årene de var isolert. De røkte en del av kjøttet, men spiste det meste rått. Det var et stort inntak av rått kjøtt og ferskt blod, sammen med skjørbuksurt og deres aktive liv som holdt dem friske. Fedor Weren gen var sløv og lat. Han ville ikke drikke varmt blod. Han ble angrepet av skjørbusk rett etter ankomsten til øya, og døde av sykdommen kort tid før de andre ble reddet.

De hadde bare litt knusk for å gjøre opp varme. For alltid å ha ild i huset, laget de en lampe.

Dette er det samme kartet som Le Roy la foran de tre overlevende. Han ba dem merke av hvor på Edgeøya hytta lå. "Det ble gjort med et strøk av en penn", skriver Le Roy i beretningen, Hvis han også hadde fått trykket dette kartet med markeringen, ville ikke vi ha dette problemet.

Lenger inne på øya fant de en slags fet leire. Av den laget de en grov krukke. De fylte den med reinsfett og brukte tøy til veke. Men da fettet smeltet, trakk oljen gjennom karets vegg. Den var for porøs til å holde på oljen. De laget da en ny lampe, tørket den skikkelig og varmet den rødglødende i bålet. De dyppet den i en blanding av mel og vann. Det ble som en slags glasur. Utsiden ble dekket med lintøy som var gjennomtrukket av samme blandingen. Dette lyktes. Lampen holdt på oljen. For å være på den sikre siden når det gjaldt ild, laget de en lampe til. Lampene sto alltid og brant.



De lagde klær av skinn. Reinskinn ble lagt i ferskvann i flere dager inntil hårene kunne fjernes lett. Så rubbet de det våte læret til det var nesten tørt. Smeltet reinsfett ble så gnidd utover skinnet, og det ble rubbet godt. Læret ble mykt og kunne brukes til alle formål. De skinnene som skulle brukes med pelsen på, lå i ferskvann kun en dag. Etterpå ble de behandlet som ovenfor beskrevet. Synåler til sying av klær og fottøy smidde de av spiker. Hullet i enden laget de ved å slå knivspissen inn i det rødglødende jernet. Sener fra rein og bjørn gjorde tjeneste som sytråd.

Sommeren etter Weregens død, i august 1749, fikk de se et russisk skip som var blitt stormslått til østkysten. Folkene på skipet så ilden og et flagg av reinskinn som de skipbrudne signaliserte med. De ankret nær stranden. De tre gjenlevende ble enige med skipperen om å arbeide ombord uten lønn og i tillegg betale 80 rubler for reisen hjem.

De ankom Arkhangelsk 28. september 1749. Alexis Hemkofs kone var tilfeldigvis på kaien da skipet kom inn i havnen. Hun kjente øyeblikkelig igjen sin lenge savnede mann. Hun ble så overveldet av glede at hun gikk rett på sjøen. Hun druknet nesten, men ble reddet. Alle tre menn var sterke og ved god helse da de kom hjem.»

Så langt professor Le Roy.

Mennenes eventyrlige opplevelser vakte mye oppmerksomhet. Alexis og Ivan Hemkof ble sendt til St. Petersburg, de tok med seg verktøy, klær, lampe og de våpen som de hadde laget nordpå. Det vakte stor interesse blant fangstfolk i nord, at de tre ikke bare hadde overlevd, men også hadde en rik fangst med seg hjem. De hadde 1000 kg reinstalg og mange skinn av rev, bjørn og rein. Det var direktøren for spekkhandelen i Arkhangelsk, mr. Venezobre som skrev til Le Roy om Mezen-mennenes merkelige opplevelser. Dette fikk Le Roy til å ta kontakt. Le Roy fikk senere et brev fra Venezobre datert 15.11.1750. (11 måneder etter at han hadde intervjuet sjøfolkene), Her kommer Venezobre med noen interessante

opplysninger. Han skriver: «Høsten 1749 etter at de tre sjøfolkene var kommet hjem til Arkhangelsk, overvintret kaptein på lodjen «Nicolas og Andrews» på samme sted og i samme hytte som de omtalte sjøfolkene. Han hadde hørt rykter om den eventyrlige viltrikdommen på stedet.» Han skriver videre: «Noen samojeder her i området har hørt om disse Mezen-sjøfolkenes eventyr og makeløse fangst. Nå har de sendt meg en forespørsel der de uttrykker sine sterke ønsker om å danne en bosetning der sjømennene levde. De vil ha med koner, barn og reinsdyr, og de ber om gratis frakt nordover.»

Le Roys familie måtte rømme fra Frankrike i ufredstider på 1600-tallet. Etter en periode i Tyskland, havnet han som huslærer i St. Petersburg, der han var medlem av The Imperial Academy of Sciences. Tysk var han svært fortrolig med. Den første utgave av hans beretning var på dette språk. Det er en del data i den engelske utgaven som virker feilaktige. Årsaken kan være at overklassemannen Le Roy hadde problemer med å forstå disse karene fra Pomorlandet. Målene på hytta der oppe på Edgeøya er oppgitt til å være 36 fot lengde, 18 fot bredde og 18 fot høyde. Særlig høyden virker urimelig. Hyttas avstand fra sjøen er oppgitt til en og en halv engelsk mil. Det er den eneste fangsthytte på Svalbard som ligger så langt fra sjøen. All rekved til brensel måtte i så fall bæres over en betydelig distanse. Det samme gjelder forsyninger og bygningstømmer den gang huset ble satt opp. I den tyske utgaven av Le Roy er avstanden fra sjøen oppgitt til «eine viertel Meile». Det betyr 1/4 engelsk mil, og det er jo noe ganske annet.

David Roberts hadde på sin reise til St. Petersburg, Arkhangelsk og Mezen funnet fram til mange, interessante opplysninger. Men verktøy og våpen som de tre hadde bragt med ned, var ikke å spore. Heller ikke kopien av Gerhard van Keulens kart fra 1707 der sjøfolkene i Le Roys påsyn hadde merket av hytta med et pennestrøk. Roberts var innom en lang rekke arkiver og historiske samlinger, men han skriver i boken sin at det russiske byråkratiet var svært tungt å bearbeide: «Det

tok en uke bare å komme fram til inngangsdøren», skriver han. I løpet sine 14 dager på Edgeøya fikk han se mange gamle ruiner. Men intet som kunne identifiseres som russernes hus. Han var ikke inne i Tjuvfjorden.

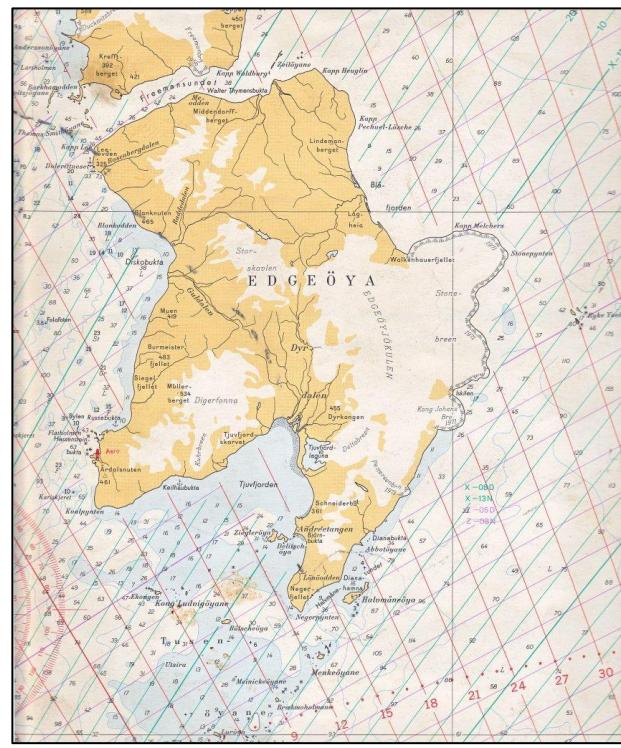
Jeg kjenner hovedtrekkene i denne historien fra mine første år på Svalbard. Men det er først nå, etter å ha fått så mye ny informasjon at jeg virkelig har begynt å tenke over saken. Med den kjennskap jeg har til Edgeøya, er det ett område jeg i tankene stadig vender tilbake til. Det er bare på det stedet en så ufattelig stor reinfangst med primitive våpen kunne foregå. Det er i bunnen av Tjuvfjorden, nærmere bestemt i Dyrdalen. En annen indikasjon på at dette åstedet for disse hendelsene er følgende: LeRoy gjengir sjøfolkenes beskrivelse av stedet der de overvintret: *“landet har ingen elv, men et stort antall småelver som oppstår mellom bergknuser og fjell, og som fører mye vann.”*

Et blikk på det moderne sjøkartet, til høyre her, viser at den gamle beskrivelsen passer påfallende godt med kartet.

Som den oppmerksomme leser kanskje husker, skrev jeg i Isflakets julenummer om fem fangstfolk som i 1912, i kampen for å overleve, rev en hytte og slepte materialene innover mot den samme Dyrdalen. Først på 1900-tallet var det altså kjent blant folk i ishavskretser at Dyrdalen var en plass hvor nødstedte hadde gode sjanser. Et annet sted i denne artikkelen har jeg nevnt at historien om de fire russerne vakte stor oppmerksamhet. Til og med samojeder ville flytte dit fra Nord-Russland. Jeg tror at en vil finne finne en løsning på denne saken hvis man til fots avsøker de indre strøk av Tjuvfjorden. Hytta er vekk. Men den store murstenovnen som sto i oppholdsrommet, må jo fortsatt finnes. Likeså spor av det store russekorsset som sto foran hytta. Jeg tror ikke noen med dette for øye har lett i det nevnte området, Jeg oppfordrer herved Isflakets handlekraftige lesere til å arrangere en Arctic Operation i Dyrdalen.

Litteraturliste:

Narrativ of four Russian Sailors, av P.L. Le Roy. No Mans Land, av Sir Martin Conway, faksimile Damms antikvariat. Shiprecked on Top of the World, av David Roberts, Time Warner Books, 2005



Skuter som forliste – 21 (framh)

I siste nummer av Isflaket kunne vi lese at m/s Veslemari forliste den 17. april 1940 som fylgte av propellhavari og andre omstende, mellom anna krigsutbrotet den 9. april.

Då rearlaget skulle ha erstatning, viste det seg at det var ueinighet om kven som skulle betale, Assuranseforeningen Ishavet eller Statens krigsforsikring for fiskeflåten.

Partane vart einige om å overlate avgjerd til ein voldgiftsmann. Justitiarius M. Coucheron vart oppnemd, og avgjerd hans skulle vere bindande for begge partar.

Voldgiftsdomen fylgjer i si heilheit.
God lesnad!

Sigbjørn K. Rosbach Røren

År 1941 den 18. oktober ble i voldgiftssak mellom
Statens Krigsforsikring for Fiskeflåten
og
Assuranseforeningen "Ishavet",
avsagt sådan

Voldgiftsdom:

Motorfartøy "Veslemari" av Ålesund forliste i Vesterisen den 17.april 1940. Fartøyet var kaskoforsikret i Assuranseforeningen "Ishavet", Gjensidig, og krigsforsikret i Statens Krigsforsikring for Fiskeflåten. Der er oppstått uenighet mellom assurandørerne om forliset er et sjøforlis eller et krigsforlis. Og de har avtalt å overlate avgjørelsen av denne tvisten til undertegnde justitiarius M.Coucheron som ene voldgiftsmann. Avgjørelsen treffes på grunnlag av saksforberedelser en skriftlig/, hvorunder er dokumentert blant annet utskrift av sjøforklaringen angående "Velsemari"s forlis og endel rundskrivelser fra de private sjøforsikringsselskaper og Sjøassurandørenes Centralforening, samt en muntlig hovedforhandling, hvorunder saken ble prosedert av overrettssakfører H.Ameln jr. på vegne av Krigsforsikringen og av høyesterettsadvokat Jon Vislie på vegne av Assuranseforeningen "Ishavet". Fra Krigsforsikringens side ble der nedlagt påstand på, 1) at motorfartøy "Velsemari"s forlis kjennes sjøassurandørene vedkommende og 2) at saksøkeren (Krigsforsikringen) tilkjennes saksomkostninger. Den endelige på stand fra Assuranseforeningen "Ishavets" side er, at skaden skal fordeles etter voldgiftsrettens skjønn mellom sjøassurandøren og krigsassurandøren, og at Assuranseforeningen "Ishavet" skal tilkjennes saksomkostninger.

Det fremgår at "Veslemari" i begynnelsen av april 1940 var i Vesterisen på selfangst. Den 6.april mistet fartøiet propellen i isen. Det var nordost kuling og tung dønning, og fartøyet fikk stor is i propellrammen med den følge, at propellen ble slått helt av. Et annet selfangerfartøy, motorfartøy "Kvittingen", var i nærheten og

ble kalt til assistanse og satte sleper ombord i "Veslemari". Der ble gjort forsøk på å skifte inn "Velsemari"s reservepropell, men forsøket måtte oppgis, fordi sjøen var for urolig og kulden gjorde, at alle redskaper som skulle brukes i vannet ble overiset. Der ble da fra "Veslemari" telegrafert til rederiet i Ålesund, at den måtte få slep hjem eller til Island. Den 8.april kom der telegrafisk ordre hjemmefra om at "Kvittingen" skulle slepe "Veslemari" hjem. Slepningen begynte samme dags ettermiddag og kurs ble satt for Norge. Kl.8.00 morgen den 9.april fikk de ombord i "Veslemari" og "Kvittingen" i radicoen høre, at Norge var kommet i krig. Og "Kvittingen" satte da kurssen mot Island. Kl.19. kom der en radiomelding om, at der var dannet en ny regjering, som hadde gitt etter for de tyske krav. Kurssen ble da etter forandret og satt mot Nord-Norge. Den 10.april kl.19.-mottok de en melding om, at den gamle regjering fremdeles satt, og at der var krig i Norge og sjøslag utenfor Malangen. "Kvittingen"s skipper ville da ikke fortsette slepet til Norge, men gikk med på å slepe "Veslemari" tilbake til iskanten, så at der kunne gjøres nytt forsøk på å sette reservepropellen. På veien mot iskanten viste det sig at "Veslemari" var blitt adskillig lekk, og pumpene holdtes stadig gænde. Iskanten nåddes om morgen den 12.april, og slepningen fortsattes inn på smult vann. Reservepropellen ble påsatt, men stormfullt vær var til hinder for, at man kunne få satte en stoppeskrue gjennom mutteren, som holder propellen fast. Og den 16.april mistet fartøyet reservepropellen under manøvrering i isen, idet propellmutteren hadde skrudd sig av. Fartøyets lekkasje hadde imidlertid øket betydelig- antagelig var propellerhylsen blitt knust. Lekkasjen var dog ikke værre, enn at den kunne holdes nede med fartøyets egne pumper. "Veslemari"s skipper henvendte sig da til skipperne på de andre tilstedevarende i ishavsfartøyer for å få slep til land etsteds. Men de svarte at de ikke ville påta seg å slepe, da det var for risikabelt på grunn av krigen.

Han ba også forgjeves om å få låne en reservepropell. De andre mente at de kunne få bruk for reservepropellene sine selv. De hadde bestemt sig til å gå med sine fartøyer nordover til Svalbard. Og mannskapene på "Veslemari" forlangte å komme i sikkerhet ombord på de andre ishavsfartøyene, førstenn de forlot dem. "Veslemari" hadde ikke tilstrekkelig seil til å seile med. Besetningen ble da den 17.april fordelt på de andre fartøyene. Da slepetauet mellom "Veslemari" og "Kvitingen" ble kastet løs, drev "Veslemari" inn i isbaksen, og kl.23.samme dag gikk fartøyet ned i isen.

Det fremgår at Norsk Sjøforsikringsplan av 1930 gjelder for begge de to forsikringer på "Veslemari". Krigsforsikringen dekker all skade, som inngår under Planens paragraf 43 angående forsikring tegnet "kunn mot krigsfare", og sjøforsikringen gjelder" uten ansvar for krigsskade" overensstemmende med Planens paragraf 42. Det er etter prosedyren på det rene, at "Veslemari"s forlis er en følge av ren sjøulykke - propellhavariet. Spørsmålet er, om forliset tillike må ansees for å være følgen av en krigsfare, således at fordelingsregelen i Planens paragraf 34 nr.2 kommer til anvendelse.

Det må sikkert antas, at propellhavariet ikke ville ha resultert i "Veslemari"s totalforlis, hvis ikke krigssituasjonen var inntrådt den 9.april. Slepningen til Norge ville da ha vært fortsett, og der er ingen grunn til å tvile på, at fartøyene ville ha kommet vel fram. På den tid var "Veslemari"s lekkasje ennå ikke faretruende. Der består forsåvidt utvilsomt en logisk årsakssammenheng mellom krigen og forliset. Det er visstnok så, at krigsfaren i dette tilfelle bare har gjort sig gjeldende som en økning av sjøfaren - som en hindring for å få begrenset den skade, som var oppstått ved sjøulykken. Men det fremgår likefrem av Planens paragraf 43 jfr. paragraf 42 første ledd, at en skade som isolert betraktet vil være en ren sjø-

ulykke, kan komme til å gå inn under krigsforsikringen, når den skyldes en fareskning, som er oppstått ved foranstaltninger eller forholdsreglær, som er truffet av hensyn til krigen. Det er vel ikke rok at det kan påvises, at krigen har hatt en - aldri så fjern - innflytelse på forløpet av begivenheter, som har resultert i ulykken. Og det kan i det enkelte tilfelle bli gjenstand for en skjønsmessig vurdering, hvor meget der skal til, for at ulykken skal kunne ansees som "en følge av krigsfarer" i den forstand, hvori dette er ment i Planens paragraf 42 og 43.

Avbrytelsen av "Veslemari"s slep til Norge antas sikkert å måtte sies å være en følge av krigsfaren på en sådan måte, at Krigsforsikringen vil kunne holdes ansvarlig for følgene av avbrytelsen. Jeg kan ikke finne, at krigsfaren direkte bare har innvirket på "Kvitingen". Det står visstnok i rapporten fra "Veslemari"s fører, at da radiomeldingen om invasjonen i Norge kom, forandret "Kvitingen" kurs for Island. Men jeg tror ikke at rapportens uttrykksmåte behøver å bety, at beslutningen om å stoppe slepningen til Norge skulle være fattet uten tilslutning av "Veslemaris" skipper. Det forekommer sig å måtte være de beste grunner for ikke å fortsette reisen til et land som var blitt krigsskueplass, uten at man kjente krigsoperasjonens art og utstrekning. Og disse grunner måtte like meget gjelde "Veslemari" som "Kvitingen". Jeg behøver derfor ikke uttale mig om, hvorledes forholdet ville ha stillet seg, hvis krigsfaren bare hadde rammet det slepende fartøy. Heller ikke behøver jeg å uttale mig om, hvorledes det ville ha stillet seg, hvis krigsfaren istedefor som her å avbryte en påbegynt slepning hadde bevirket at "Veslemari" ikke hadde fått slep,

Tvilsommere forekommer det mig å være, om årsaks-førbindelsen mellom avbrytelsen av slepet til Norge og fartøyets

forlis er en sådan, at også forliset derigjennom kan sies å være en adekvat følge av krigsfaren. Da slepningen til Norge ble oppgitt om morgen den 9.april, ble der - som nevnt - satt kurs for Island, men da det om aftenen den 9.april for annen gang ble oppgitt å slepe til Norge, ble kurSEN satt tilbake til Vesterisen. Det er ikke opplyst under sjøforklaringen, hvorfor man ikke også da satte kurSEN for Island. Det står bare i rapporten fra "Veslemari"s fører, at "nu vil ikke "Kvitingen" slepe mot Norge", men ta vårt mannskap ombord, eller så slepe mot iskanten igjen. Vi ber ham slepe mot iskanten"...."

Det er meget mulig at "Veslemari" kunne ha vært berget, hvis man hadde søkt inn til Islandsk havn. Også etter at "Veslemari" var blitt slept tilbake til iskanten var der ennu muligheter for bergning. Først og fremst hvis vind og sjø hadde holdt sig såvidt rolig, at man hadde fått anledning til å sikre reservepropellen ordentlig på propellaksen. Eller hvis man hadde fått låne reservepropell fra nogen av de andre tilstedevarende ishavsfartøyer. Og kanskje også hvis man hadde fått låne seil. Eller hadde fått overlatt noen av de andre fartøiers skipper tid å ta "Veslemari" på slepen til Svalbard eller til Jan Mayen eller Island, som var nærmere. Jeg antar imidlertid, at det må være avgjørende, at alle disse muligheter var avhengig av forhold, som "Veslemari"s besetning ikke rådet over. Det antas derfor å måtte betraktes som en påregnelig følge av oppgivelsen av slepet til Norge, som "Kvitingen" hadde påtatt sig, at det ville resultere i, at "Veslemari" ingen hjelp fikk og forliste. Det må også hensees til, at krigsfaren har vært en medvirkende årsak til, at "Veslemari" ikke fikk slepehjelp, etter at den hadde mistet reservepropellen. Det står i rapporten fra "Veslemari"s skipper, at de andre skipperne svarte "at

de hverken kan eller vil slepe, da det er for stor risiko på grunn av krigen", og at "på grunn av den pågående krig hjemme, fikk vi ingen til å slepe fartøyet til land".

Jeg er således kommet til det resultat, at forliset også er en følge av krigsfare, og at skaden derfor må bli å fordele forholdsmessig på sjøfaren og på krigsfaren.

Fra krigsforsikringens side er som en særskilt grunn til fritakelse for ansvar for forliset anført, at "Veslemari" ikke hadde tilstrekkelig reserveseil og derfor ikke var fullt sjødyktig. Det ble under sjøforklaringen opplyst, at fartøyet hadde stagfokk, et lite storseil og en liten trebukk, men måtte kunne for å manøvrere dessuten ha hatt både forseil og mesan. Det er imidlertid ikke i forsikringsvilkårene - hverken for krigsforsikringen eller sjøforsikringen - foreskrevet, at fartøyet skulle ha reserveseil. og det er såvidt vites - ikke nå for tiden vanlig, at motorfartøyer har så meget av reserveseil, at de skal kunne seile og manøvrere alene med disse, og heller ikke er det stemmende med alminnelig opfatning, at de det må ha. Jeg kan derfor ikke finne, at "Veslemari" ikke var i sjødyktig stand, og behøver ikke å komme inn på spørsmålet, om forliset kan ansees som en følge av, at fartøyet ikke hadde seil nok til å seile,

Ved fordelingen av ansvaret mellom sjøassurandøren og Krigsforsikringen taes hensyn til, at det var en sjøulykke - propellhavariet - som fra først av skapte faren for "Veslemari", og at avbrytelsen av slepet til Norge ikke nødvendigvis hadde måtte få et totalforlis til følge, hvis ikke andre uheldige omstendigheter - blant annet de ugunstige værforhold i Vesterisen i midten av april - hadde støtt til. Skaden finnes etter omstendigheten å burde fordeles med en fjerde-part på Krigsforsikringen og

" Veslemari "

tre fjerdeparter på sjøassurandøren. Hver av partene finnes å burde bære sine egne omkostninger og utrede en halvdel av salæret til voldgiftsretten.

S l u t n i n g:

Statens Krigsforsikring for Fiskeflåten kjennes ansvarlig for en fjerde-part og Assuranseforeningen "Ishavet" for tre fjerdeparter av skaden ved motorfartøy "Veslemari"s forlis. De utreder hver en halvdel av salæret til voldgiftsretten. Saksomkostningene for øvrig oppheves.

Bergen den 18. oktober 1941.

M. Cucheron (sign).



Isflaket har fått nokre interessante fotografi frå Newfoundlandsfeltet i 1949 frå Roy Myrseth i Karlsøy i Troms. Bilda vart tatt av far til Roy, Rolf Myrseth, som var fangstmann på Quest. Kan lesarane hjelpe oss med å identifisere skutene på dette bilde?

Isflaket kjem tilbake seinare med fleire av Myrseth sine bilde.



13 FESTIVALAR, 26 KORPS, 4 HJELPEKORPS,
14 KOR, 8 UNGDOMSLAG, 3 PENSJONISTLAG
- EI SPEIDARGRUPPE FRÅ FOLKESTAD

I over 60 år har Tussa vore ein bidragsytar til lokal verdiskaping. Det har vi tenkt å fortsetje med. Vi støttar topp og breidde i lokal kultur. Saman med folket på Sunnmøre har vi kraft til å skape tusenvis av draumar og ei og anna stjerne.

TUSSA - MED KRAFT TIL Å SKAPE

Konsert.pdf/Foto: Havnebygda/Marius Beck Dahlle

tussa.no


TUSSA

Fridtjof Nansen: På ski over Grønland

Kva er vel meir nærliggande i dette Nansen-Amundsen-året enn å gå på ”N” i bokhylla og hente fram Fridtjof Nansen si skildring av den første norske polarekspedisjonen, ferda over Grønlands innlandsis, og så lese boka ein gong til. Med denne ekspedisjonen la Nansen grunnlaget ikkje berre for ein ny æra for forsking og oppdagingar i polare strøk, men også for sin eigen status som vitskapsmann, nasjonal helt og nasjonsbyggar, internasjonal statsmann og ”kjendis”.



”Det var en høstkveld året etter (altså 1883) at jeg satt og hørte nokså likegyldig på at dagens avis blev lest hiøt. Så med ett blev min opmerksomhet fengslet av et telegram som berettet at Nordenskiöld

var kommet lykkelig tilbake fra sin ekspedisjon mot Grønlands indre”, skriv Nansen innleiingsvis. Finlandssvensken Adolf Erik Nordenskiöld kom berre om lag 100 km innover isen før han måtte snu, og avisa fortalte at han fann ingen oasar, ingen skogar og heller ikkje grøne marker. ”Det slo ned i mig som et lyn: En ekspedisjon på ski tvers over Grønland fra kyst til kyst”.



Og Nansen tenkte vidare: Nordenskiöld gjorde det heilt feil. Å planlegge å gå frå vest mot aust, frå sivilisasjonen og over til ingenting, og så tilbake igjen. Å gå dobbelt så langt. Dette var det inga mening i. Det rette måtte vere å gå berre ein veg, frå aust mot vest, frå ingenting til ei trygg hamn.

Og det gjorde han 5 år seinare, saman med Otto Sverdrup (33, frå Bindal), Oluf. C. Dietrichson (32, frå Skogn), Kristian Kristiansen Trana (24, frå Steinkjær), Samuel Johannessen Balto (27, frå Karasjok) og Ole Nielsen Ravna (46, også frå Karasjok). Sjølv var Nansen 27 år gammal. ”Fremover” var mottoet, ”Døden eller Grønlands vestkyst”.

Selfangaren ”Jason” av Sandefjord plukka dei opp i Isafjord 4. juni 1888 og alt neste dag møtte dei drivisen. I over ein månad seilte dei att og fram i Danskestretet, dreiv plukkfangst og prøvde å kome så nær kysten at dei kunne sette ekspedisjonen i land. 17. juli, om lag 20 km frå kysten, gjekk dei seks endeleg i to opne båtar og gav seg i roinga. Det vart dårleg ver. Drivis og vind og straum førde dei sørvestover med opp til 60 km i døgnet. Sida på eine båten vart slått inn. Isflorene som dei telta på om natta og når veret var på det verste, klovna. ”Lappene”, viddas folk, mista motet, skriv Nansen. Dei la seg i botnen av båten, breidde ein presenning over seg og las i Nytestamentet. ”Det store hav blir vår grav”, sa Balto og lovde bot og betring dersom han berga livet.

Men så snudde vinden og brått var dei innafor driviskanten, ”som styrt av en usynlig hånd”. Så var det å ro nordover att, 320 km, og etter 5 veker og mykje dramatikk kunne dei endeleg stige i land. Ikkje i Sermilikfjorden slik som planen var, men mykje lenger sør, i Umiivik. Myggen heldt på å ete dei opp. ”Jeg lot den stikke”, seier Nansen. Han unte dei et måltid. ”De hadde nok aldri smakt menneskeblod før”. -- Balto ga Nytestamentet til Ravna: Han trong det ikkje lenger, for no var dei på trygg grunn.

Tanken til Nansen hadde vore at dei skulle ha med sledehundar, men det fekk han ikkje tak i,

så dei måtte drage sledane sjølve. Fem sledar, 120 kg på kvar. Etter kvart lasta dei om slik at Nansen og Sverdrup, som gjekk fremst med ein slede, drog om lag 200 kg mens dei andre hadde 100 kg kvar. Eit forferdeleg slit å kome opp på innlandsisen. Det høgaste punktet var på heile 2720 m.o.h.

Ein snø-ørken, seier Nansen. Alt kvitt og flatt. Berre sol og snø. Aldri eit punkt der framme å feste blikket på. Snø turr som pulver. Og dei var konstant tørste. Streng rasjonering av maten var tydelegvis greitt nok, eit kg mat pr mann pr dag. Men dei sakna feitt. Eit kvart kg smør pr mann pr veke åt dei som snop. Tørsten var likevel det verste. Alltid denne ulidelege tørsten.

Dagsmarsjane var frå 8 til 15 km over det som for det meste var ei heilt jamn snøflate. Dei vart solbrende og dei to samane, som tykte solbriller var noko tøv, vart snøblinde og måtte dekke til augene. Termometeret var heilt ned mot 45 kuldegrader om natta, og dei låg tre og tre i to soveposar av reinsdyrskinn, for å varma kvarandre. Sjølvsgart hadde dei uvær og snøfokk. Botnen i teltet var laus, så det bles stadig inn mykje snø. Det hende dei måtte grave seg ut. Til tider fraus dei. Verst var det når vind og kulde sto rett inn på understellet gjennom splitten i buksene. "Jeg tror vi aldri kommer til den vestkyst", sukka Balto.

Planen var å gå til Chritianshåb (Qasigiannguit), sørøst i Diskobukta, men stor forseinkingar før dei kom i land, gjorde at dei no hadde knapt med tid. Så 27. august bestemte Nansen seg for å legg om ruta og gå mot Godthåb (Nuuk) i staden. Dit var det ca 125 km kortare.

11. september merka dei at det skråa nedover og 6 dagar seinare både såg og høyrdie ei snøspurv. Ei veke seinare kjende Ravna at det lukta mose og land.

Nedstiginga mot Austmannadalen og Ameralikfjorden var minst like vanskeleg som oppstiginga på breen hadde vore. I god fart unna bakken var alle sprekkene vanskelegare å

oppdage i tide, og det hende meir enn ein gong at det kunne ha gått heilt gale. Men 24.

september er dei endeleg nede.

Snøfritt og bart land. Mose og vierkratt.

Gras og lyng. Og rennande vatn. Dei drikk og dei drikk. Sverdrup strekkjer seg i lyngen, stappar mose i pipa og synest at han aldri har opplevd ein slik kveld.

Dei reiser teltet, tenner eit bål og bryr seg ikkje det minste om myggen. "En vidunderlig natt", skriv Nansen, "luften så merkelig mild, og snart steg månen over åsranden. Jeg lå der på ryggen og frydet meg over Ravnas strålende ansikt". "Det lukter som Finnmark", utbrøt Ravna, "her er gode reinbeiter".

Og vi kan resten av historia: Det er 70 km ut fjorden til Nuuk. Sverdrup og Nansen lagar ein båt, eller rettare sagt ein halv båt. 2,56 m lang, 1,42 m brei og 61 cm djup. Bambusstavar, skistavar og greiner frå dei kraftigaste vierkratta vert til rame. Alle riftene i presenningen, som hadde vore brukt til golv i teltet, vert lappa og trekt utanpå dette spinkle skjelettet. Farkosten ser ut som ein slags kano kutta av på midten. Og i denne ror Nansen og Sverdrup ut fjorden. Fire dagar tek det. Kvart tiande minutt må dei ause.

Men det går. Dei skyt fleire måsar undervegs, riv ut det grøvste av innmaten og kokar to måsar pr mann. "Suppen var makeløs". "Ja, vi nød tilværelsen." Dei finn krekebær i land og stappar i seg, med eit ikkje overraskande resultat.



Andre oktober ser dei fjordmunningen og havet, og veit at dei er nær Nuuk. ”Men nå var det, merkelig nok ikke lenger noen hast med å nå fram”.

Dei landar i Ny Herrnhut, den tyske herrnhutiske misjonsstasjonen, litt sør for Nuuk. Og det vert naturlegvis stort oppstyr både der og ved den danske handelsstasjonen i sjølve Nuuk. Alle myldra ut av dei fåe husa, tett fylgde av både prest og kolonistyrar. Aldri før har nokon der opplevd at kvite menn har kome dit den vegen, frå aust!

Dei fire som er att inne i fjordbotnen der dei har slite med å få resten av ”bagasjen” ned frå breen og elles dratt seg i lyngen og meiska seg med harestek og reinsdyrkjøt, og resten av provianten, vert henta av ville roaarar og padlarar. 12 oktober, to dagar etter Nansen sin 27 års dag, er alle samla igjen. Og no ventar kroppsvask og barbering, reine klede og kvite dukar med kniv og gaffel.

Men årets siste båt har alt forlate Nuuk. Ein rask kajakkpadlar vert sendt etter, når ”Fox” i Iviqtut og Nansen får sendt melding heim: Han og kameratane hans har kryssa Grønlands innlandsis! For første gong har nokon gått tvers over verdas største øy!

”Fox” kan ikkje snu for å hente dei seks, det er fare for at skuta kan fryse inne, så det er ingen anna råd enn at dei må slå seg til ro i Nuuk til neste vår

Men forteljinga om opphaldet der, som vert ei verdifull læretid for både Nansen og Sverdrup, og for dei andre fire, er ei anna historie og ei anna bok.

Drøbak 12. 5. 2011

Hallvard
Holm



Nansen, et multitalent mot sin vilje.

Av Hallvard Holm.

Kvart einaste av Fridtjof Nansen sine talent var nok til å fylle eit liv. Han var ein framifrå idrettsmann, ein dyktig teiknar, polarfarar og polarforskar, forfattar, ein namngjeten vitskapsmann, politikar og diplomat. Men politikken burde han aldri ha rota seg bort i, meinte Ronald Huntford i foredraget sitt om Nansen i FRAM-museet 2. mai i år.

FRAM-museet er no under ombygging (innvendig) og skal vere ferdig til hundreårs markeringa av Nansen sin fødselsdag 10. oktober. Den vesle salen i andre etasje var så godt som fullsett då norgesvenen og forfattaren Ronald Huntford opna foredragsrekka i ”nansenamundsenåret”, ei foredragsrekke som skal vare til neste vår med eit foredrag i månaden.

Nansen ynskte eigentleg å spesialisere seg som forskar og vitskapsmann, sa Huntford, men dei mange talenta hans dreiv han i ulike retningar. Han vart den første norske polarforskaren og han innleidde det siste kapitlet i utforskinga av jordoverflata. Men det skjedde noko med han under FRAM-ekspedisjonen og han drog eigentleg aldri tilbake til Arktis, sjølv om han hadde fleire småturar til Svalbard seinare. Det er som oftast slik at den som er først, den som går i førevegen, aldri er den som vinn. Han berre opnar vegen for dei som kjem etter. Og Nansen såg nok at Amundsen var ein meir effektiv leiar og ein dyktigare polarfarar.

Men det var Nansen som gjorde skigåing til ein folkesport og det var han som avmytologiserte polarområda.

Berre fire dagar etter at han hadde gjort unna doktorgradsdisputasen sin om nevroanatomien hos primitive virvellause dyr (slimålen og slike), la han ut på turen mot Grønlands innlandsis, ”som ei avkopling for ei sliten

hjerne". Det nevrovitkskaplege arbeidet hans var banebrytande og han vert framleis sitert. Det var berre beklageleg at han var smitta ("contaminated") av politikken, meinte Huntford, og godt at han ikkje vart president i Norge i 1905. For han var nok ingen demokrat i vår tolking av ordet, men heller ein som trudde meir på det opplyste eineveldet.

Etter fredskonferansen i 1919 dytta stormaktene Nansen framfor seg for å gjere "the dirty work". Herbert Hoover ville teste ut det nye sovjetiske regimet. Og Nansen tok på seg jobben som frontfigur og som leiar av hjelpearbeidet mot svoltkatastrofen. Nansen oppdage etter kvart at han vart brukt i eit kynisk stormaktspele, og det gjorde han bitter.

Sin aller største dåd gjorde nok Fridtjof Nansen i utvekslinga av grekarar og tyrkarar etter at Mustafa Kemal Atatürk hadde frigjort Tyrkia. Ved hjelp av namnet sitt, Nansenpasset og dyktig diplomati fekk han repatriert fleire hundre tusen frå kvar side og berga Hellas og Tyrkia frå både folkemord og borgarkrig. Og for dette fortente han absolutt Nobels fredspris.

Roland Huntford er no 83 år gammal. Kona hans er svensk og han pratar godt "svorsk", som han sjølv kallar det, etter mange år som korrespondent i Skandinavia for The Observer. Etter fleire turar i norske fjell både sommar og vinter vakna interessen hans for dei store polarheltane og han har skrive fleire glimrande bøker, alle littleste "små mursteinar". Biografien hans om Nansen er kan hende den beste av alle bøkene som er skrivne om nettopp Nansen (og det er sanneleg ikkje få). Like viktig er den han har skrive om Shackleton. Men den som nok har vakt mest oppsikt er boka "Scott og Amundsen", der han går sterkt i rette med Scott og den britiske heltedyrkinga av Scott og rosar Amundsen opp i skyene. Ein gong for alle avlivar han myten om at Scott hadde "bad luck" og Amundsen "good luck". Planlegginga, hundane og skiene, leiarskapen, kleda og maten, kulturen og kunnskapen om vinter og snø og kulde, og ikkje minst respekten for polarnaturen. Den eine kunne dette, den andre ikkje. Boka laga rør i England og

resulterte i motsegner og motbøker.

Eg var tidleg ute til foredraget og vart difor ståande å prate med Huntford ein liten halvtime. Ein stillferdig, eldre mann med ei rolig, mjuk røyst. Ikkje særleg stor og lett på fot. Eg spurde han m.a. om han ikkje var litt hard mot Scott? Eg kunne ha vore mykje hardare, var svaret, og han fortalte meg kvifor. Han fortalte også at sjølv om han no bor i Cambridge, så er han ikkje velkommen i Scott Polar Research Institute, som er bygt opp omkring minnet til Scott og dei fire andre "som ikkje kom heim". - Sjølv om det no er eit hundre år sidan, så tålest det altså ennå ikkje at ein britisk borgar går offentleg ut med kritikk av ein av Englands aller største heltar.

Drøbak 8.5.2011
Hallvard Holm



Ismåsen, denne vakre høgarktiske fuglen, har sett uoffisiell verdsrekord i kryssing av Grønlands innlandsis: 2000 km på mindre enn 24 timer med ei maksfart på 200 km i timen! Dei første 1000 km vart tilbaketlagt på 19 timer i opp til 3000 meters høgde med ei gjennomsnittsfart på 56 km/t. Det mest oppsiktsvekkande er den siste delen der fuglen var opp i 200 km/t med ei gjennomsnittsfart op meir enn 150 km/t. Dette var berre mogleg ved å nytte seg av ein jetstraum som nett den dagen låg i mellom 4000 og 6000 meters høgde og hadde ei fart på meir enn 200 km/t. Denne ismåken (GRE 57) vog 600 gram, starta turen 18. mars 2009 i Davisstretet mellom Canada og Grønland og vart klokka inn mellom Scoresbysund og Jan Mayen. –Ei sjarmerande avslutting på denne historia er at på si vidare ferd var GRE 57 innom Hopen der ho møtte hannen Fredrik 22 som vart merka og utstyrt med radiosendar samtidig som GRE 57 fekk sin vesle ryggsekk, på Nordvest Grønland 12. juli 2007. (Polarfronten nr. 1/2010)

HH

Selfangstnæringa si betydning.

Ei oversikt 1990

Av Henrik Landmark.

Fangst av sel har frå dei eldste tider vore dreve av nordmenn langs norskekysten.

Omkring 1800 vart det også sende mindre ekspedisjonar frå Nord-Norge på fangstturar til Nordishavet. Det var først og fremst til Svalbard område og til Aust-isen. Fartya dei nytta var små jekter.

Frå 1844 kom Svend Foyn med i selfangsten, og i åra framover vart det stor deltagelse i selfangsten frå aust- og sørlandet. Dei brukte forholdsvis store seilskip (galeas) og etter 1865 byrja dei også å installere dampmaskiner til framdrift i båtane. Enkelte år vart det no teke betydelige fangstar, helst ved Jan Mayen. Det kunne bli opp til 90000 dyr i sesongen.

På dei små nord-norske skutene, som dreiv fangst i Svalbard-området, kunne fangstane variere frå nokre få tusen til 20- 30000 sel i slutten av 1800. Men så, frå 1898 kom Sunnmøringane med i selfangsten.

Og frå no av kan ein seie at denne næringa kom inn i meir systematiserte former. Dei første åra brukte dei fiskeskøyte sine til dette. Båtar med berre segl til framdrift og på ei 60- 70 fots lengde. Men Sunnmøringane forsto snart at skulle dei drive effektivt i isen, så måtte dei ha større og meir sterkebygde båtar. Og frå 1910 byrja dei å kome i fart dei nye skutene som vart bygde etter dei erfaringane ein til no hadde vunne seg. Desse skutene skulle vise seg å vere langt meir effektive enn alle andre som dei tidlegare hadde brukt til selfangst.

Reiarane frå aust- og sørlandet valde då å trekke seg uta av selfangsten i staden for å bygge nye skuter. Nordlendingane tok etter sunnmøringane og bygde opp ein ishavsflate av liknande båtar som sunnmøringane hadde.

Heilt frå dei første åra sunnmøringane var i Vesterisen, så tok dei seg også inn til Grønland for å komplettere fangsten med dyr frå land.

Det var særleg polar-rev dei fangsta. Men dei tok også isbjørn, moskus og kvalross. I 1908

fann dei ut at også dette kunne bli noko å satse på.

Det året gjekk karane frå "Floren" i land på Nordaust- Grønland. Dei bygde seg små hytter rundt om i terrenget og budde der vinteren over for å fangste. Det var særleg nord for 74. de breddegrad at desse første jegerane heldt til. Utbyttet av fangsten desse første åra var nok helst magert.



Karane har vore i land og fanga rev.

Men dei var pionerar, dei hadde teke initiativet til å få i gang ein ny næringsveg som skulle kome til å få stor betydning. Ikkje berre for Norge men også internasjonalt. Etter dei første famlande åra, der dei leita seg fram til dei beste jaktterenga og dei beste fangstmetodane. Så vart desse turane årvisse heilt fram til siste krigen. Det kom rett nok til konflikter med danskanane som rekna dette landet for å vere deira.

Denne konflikta førte til at fangstfolk frå sunnmøre okkuperte ein del av Aust-Grønland, og kalla det for Eirik Raudes land. Frå Brandal vart det sendt i veg to andre ekspedisjonar som også skulle okkupere resten av aust-Grønland. Det skulle dei kalle for: Leiv Eirikson land og Gunnbjørns land.

Vi veit korleis dette gjekk. Danmark førte denne tvisten inn for den internasjonale domstolen i Haag. Og Norge tapte saka.

Men initiativet til alt dette kom frå dei sunnmørske selfangarane.

Dei første åra var det i Vesterisen, mellom Jan Mayen og Grønland at dei dreiv

med selfangst. Men etterkvart så auka deltakinga, her vart så mange skuter at dette feltet vart for lite. Då, frå 1920, byrja dei å fangste sel også i Kvitsjøen. Men her fekk dei problem. Ikkje berre med russarane som vakta grensa si, men også med naturkreftene. Med russarane kom dei til ei ordning, dei betalte ei avgift pr tonnasje for å få lov til å fange der. Men dei enorme kreftene i isen her den gjekk hardt utover selfangstflåten.

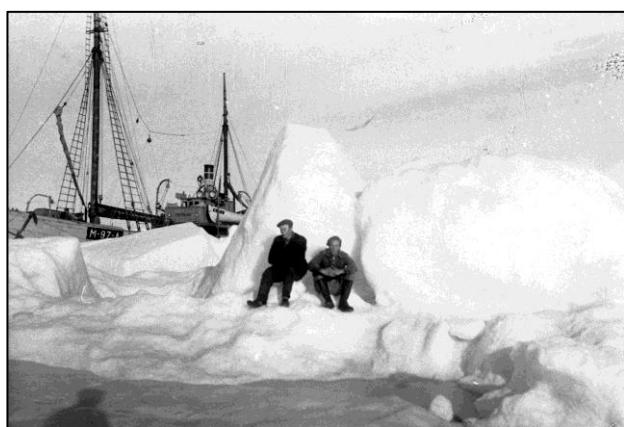


Ishavsskuta Harald forliser i Kvitsjøen.

På eit 15 års tidsrom, rekna frå 1924, forliste i alt 115 skuter, altså 10 skuter pr år. I desse åra kom der heller ikkje til så mange nye, slik at talet på skuter som var på topp i 1928 med omlag 150 for heile landet, det gjekk ned til 64 i 1939.

Toppåret 1928 hadde Sunnmøre åleine 75 skuter som gjekk til isen.

Det var litt av ein flote. Meir enn 1000 mann var engasjert i dette.



Alle desse skutene skulle ha si utrustning i Ålesund. Og alle hadde som regel sitt årlege vedlikehald og reparasjon på skipsverfta. -

Og så var det sjølve selprodukta. Oljen som skulle kokast ut av spekket og skinna som skulle rentsast og tilberedast på anlegga i land. Det er heilt klart at selfangsten hadde enormt stor betydning for industrien på Sunnmøre.

I åra kring første verdskrig fekk reiarane store problem med å skaffe nok kol til skutene. Omlag alle ishavsskutene hadde dampmaskin og som var kolfyrte og dei hadde såleis bruk for mykje kol.

Petter S Brandal, som var den største av desse reiarane, tok då initiativet til å starte med gruvedrift på Svalbard. Dei grunnla byen Ny-Ålesund og sette i gang med stor drift her. Enkelte år skipa dei ut opp til 120000 tonn kol. Og dei oppnådde ein pris på kr 200,- pr tonn. Då krakket kom ut i 20 åra hadde dei dessverre ikkje nok kapital til å ri over dette. Så staten overtok drifta av Kings Bay Kullkompani, som selskapet heitte.

Denne verksemda var også etter initiativ frå dei sunnmørske selfangarane.

Åra omkring 1930 til 1938 var vanskelege år for selfangarane.

Kvitesjøfangsten var i fleire år mislukka og Vesterisen kunne ikkje tolle beskattinga åleine. Det vart då vedteke å prøve seg på eit nytt felt igjen, nemleg New Foundland. Første året, 1938, fekk dei statsgaranti for to av dei største skutene. Det gjekk bra.

Resultatet vart så godt at det vart ikkje bruk for statsgarantien.

Året etter, i 1939 var det så fleire skuter som reiste til dette feltet. Men no var ein uheldig og fekk storm i Atlanteren, slik at tre av desse skutene forliste. Det gav ein lærepenge om at til dette feltet ved Newfoundland, var det berre dei største og sterkeste skutene som kunne nyttast. Eg skal take med nokre tal for å synleggjere kva selfangarane på sunnmøre fangsta enkelte år:

1928	163000	sel,	sunnmørsskutene
1930	98000	"	"
1939	67000	"	"
1950	149000	"	"
1970	163000	"	det var for heile landet
1980	60000	"	"
1990	15000	"	-f f

I 1990 var det berre 4 skuter som deltok. To frå sunnmøre og to frå Nord-Norge. Med berre 15000 dyr til saman på desse, så er det klart at dette ikkje kunne løne seg. Skutene hadde derfor eit betydelig statstilskot kvar.

Kva er det så som har gjort denne drastiske reduksjonen i selfangsten?

Ein del reduksjon i selbestanden har det nok vore. Det har det vore år om anna før også, men selbestanden har alltid teke seg opp igjen.

Nei den største årsaka til dette har nok Greenpeace. Den hetsen mot selfangsten dei har skapt, har bevirka at markedet for pelsskinn har falle ut. Og kan ikkje selfangarane oppnå ein brukbar pris på pelsskinna, så er ikkje selfangsten lenger lønnsam.

Og kven er så Greenpeace: Jau ein utanlandsk organisasjon av ungdomar som kom hit til landet og påstod at nordmenn var nokre barbarar som reiste opp i ishavet for å mishandle selen. Og dette kunne dei påstå utan å ha den minste greie på kva dei snakka om.

Folket her på Sunnmøre har drive med selfangst i nær hundre år og omsider fått førsteklasses redskap og båtar og også kome fram til ein rasjonell måte å drive selfangst på og så skal dei få slike skuldingar over seg.

Dei skulle berre ha hørt brøla frå ishavsskipperen dersom han fekk sjå førstereisguten ikkje slakte på ein skikkeleg måte.

Men korleis kunne Greenpeace få slik gjennomslag for desse ville påstandane sine?

I ettertid har det synt seg at til og med dei filmane som skulle vere bevis, var det triksa med.



Det er mi meining at dei ikkje hadde klart dette utan at pressa og andre media stilte seg opne for dei. Journalistane burde vere meir kritiske før dei gir spalteplass til slike skuldingar.

Resultatet vert som oftast at nokon må lide for det.

Her har det råka ei gruppe av folket vårt, som so stolt kallar seg: Ishavsfolk. Det er ein god del meir enn å vere: Sjøfolk.

Kva så med selfangst i framtida?

Det må vere heilt klart at selfangst må vi ha.

Vi har bruk for produkta. Vi har bruk for arbeidsplassane. Og vi har bruk for ekspertisen dette gir oss.

Kanskje kan Brigitte Bardot klare seg utan pels. Men skal alle andre kvinner gå utan pels for det? - Selskinna vert ikkje brukt berre til pelsskinn. Dei kan brukast til mange andre ting. Seloljen har vi også bruk for.



Dessutan har ein, no dei siste åra med fryseri ombord i skutene, teke med heim mykje selkjøtt som vert brukt til mat. Ei av dei skutene som var i isen i år, hadde med heim ca 10 tonn med førsteklasses kjøtt.

Vi er ein nasjon som har interesser både i Arktis og Antarktis, og har så absolutt bruk for den ekspertise og røynsle som desse selfangarane får på ishavet.

Dessutan så har det vist seg, dei siste åra, at dersom ikkje selbestanden vert beskatta, så vil den auka bestanden trekke sørover og bli eit skadedyr for kystfiskarane våre.

Konklusjonen etter dette er heilt klar: Selfangst har alltid hatt ei stor betydning for folket langs kysten, og selfangst må vi også ha i framtida.

Takksemd og personlege minner

Kjære alle
ishavsvener

Du sit med endå ei utgåve av Isflaket i handa. Redaksjonen og alle bidragsytarane “søv aldri”, det skal vi vere glade for. I ny utgåve er fyld med spennande og flotte historier, som gjer oss i stand til endå betre å forstå dei fantastiske opplevingane, utfordingane og opplevelsane alle våre polare heltar har hatt anledning til å vere med på. Eg personleg har aldri entra skuterekka og på den måten kunne få opplevd dette, men eg hadde brør, slektingar, grannar og andre kjende som fekk med seg dette. Framleis hugsar eg kor viktig det var å få høyre nytt om skuter og mannskap, og eg kan betre og betre forstå otten og angstn mange foreldre eller einslege husmødre måtte site med, når husbond og søner var der oppe i isaudet. Også mine foreldre hadde slike stunder.

Eg såg meir fram til heimkomsten, for då vanka det tur til Brandal, eller til kaia på indre Hareid, sjå igjen brørne mine og få den heilt optimale ishavsgåva. Dei brukte nemleg spare på ei heil sjokoladeøskje, måtte vere 100 sjokoladar i kvar øskje! Dette var min löt, mi ishavsinntekt, og eg var noke til kar då eg kom frammat i Snipsøyrdalen og kunne dele på godteriet ilag med den jamaldrande nabogutane. Kor oss fråtsa og åt sjokolade. I ettertid er dette gode minne, og eg tolkar det som om brørne mine var litt gla i meg likevel, sjølv om eg resten av året vart kalla ein liten bortskjemd gutunge.

Når eg vart litt eldre, sånn i 14-15 års alderen, fekk eg meg sommarjobbar ute i Brandal, på Hovlandfabrikken og på Karlsenfabrikken. Selskinn, sildolje, brugde, mjøllageret, hjelpe håna Fjelle på verkstedet, og oppleve arbeidsvakter ilag med Moldskred-Sverre, Eiken – Ole, Gamle-Knutsen, Åsmo,



Hovland-fabrikken.

Runnjekarane, Almestad, Takset, Egset, Hjelle-Eljas osv osv., gjev meg ugløymande minner. Og nye venskapsband vart bunde mellom meg og andre unge som var der i same ærend som meg, lære seg å arbeide og tene nokre kroner.

Ishavsmiljøet har soleis stått meg veldig nært, og er sikkert ein av drivkreftene i meg når eg no prøver på min måte og gje eit lite bidrag tilbake til dette miljøet. Denne lysta til å ta vare på historia, formidle og synleggjere lokal og nasjonal kyst- og kulturhistorie føler eg er viktig. Og samtidig, det å få vere med på å bygge opp dokumentasjon og historie som folk kan kome og ta del i, også gjennom komande generasjonar, gjev meg mykje. Og det å sjå den dugnadsånda, det fellesskapet og den iver mange legg til grunn for å gjere dette museet til eit av dei viktigaste dokumentasjonssentra for kyst- og polarhistorie, gjer det veldig godt å kunne få vere med i. Det har vore sagt så ofte, dersom du ikkje tek vare på di fortid, så har du inga framtid. Eg trur på dei orda.

Så eg har mykje å takke for og vere audmjuk for. Det å kunne bidra litt, er viktig for både kropp og sjel, og eg ynskjer alle som vil, velkomne til å bli ein del av ishavsfamilia. Her på Ishavsmuseet er det godt å vere.

Som dokke forstår er eg nokså personleg i dette innlegget mitt. Og eg vil gjerne dele noke enda meir personleg ishavshistorie med dokke, ei historie som har vore med å prega og forme meg, og som kanskje er den aller viktigaste grunnen til at eg engasjerer meg ute i Brandal. Eg veit at foreldra mine, også syskjena mine i lag med meg ikkje kunne og ei heller kan takke Brandals-folket og dei som var midt oppe i



Karlsen-fabrikken

dette nok, for alt det gode dei gjorde for oss i denne vanskelege perioda av livet vårt.

Det var ein tidleg desemberdag i 1967, hustre og kaldt, mykje vind, og eit lite slør av kvitt hadde lagt seg på bakken. Bror min Kolbjørn, som mange av dokke kjenner som nokså erfaren ishavs- og ekspedisjonsmann ombord i Brandals-skutene, var i Sør-Amerika , trur det måtte vere ombord i "Martin Karlsen".



Martin Karlsen

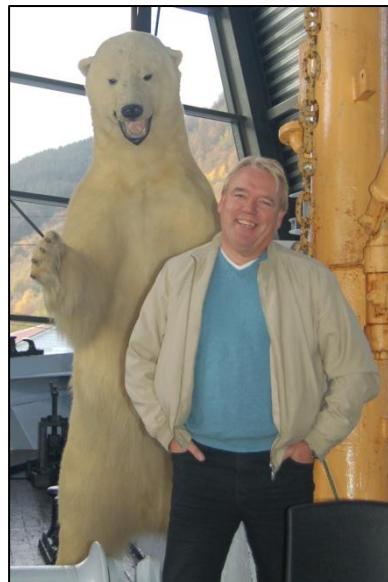
Eg gjekk på framhaldsskule på Holstad, fjorten år gammal, og bror min Evald Arne, jobba ved ytstefabrikken på vedlikehaldsarbeid, medan han venta på sjanse til å kome seg til Vesterisen når det leid utpå våren. Foreldra mine gjekk heime, og alt var vel slik det skulle vere sånn rett før jul, med forventing om ei fredfylt og god jul, med slekt og vene rundt seg, slik brukvisa var den gongen. Det var då ulukka skjedde. Eg hugser det godt, det var utpå ettermiddagen, eg kom akkurat stigande av skulebussen og fekk sjå mor og far haste ut av huset. "Det har skjedd ei ulukke i Brandal med bror din, du må vere heime og sjå til huset medan eg og far din reiser på sjukehuset". Så forsvann dei og eg sto der åleine og lurde på

kva dette var. I etterkant fekk eg vite. Under arbeid med å ta ned nokre store oljetankar ute på Hovlandfabrikken, hadde vinden teke tak i stålplatene som bror min og eit par andre heldt på å ta ned. Bror min sto oppe i stigen langt oppe på tanken og fekk stålplata over seg og han deisa i bakken. Der vart han liggande til doktor og hjelp kom. Dessverre sto ikkje livet till å redde og Evald døydde inne på fergekaia på Hareid der dei sto og venta på ferga, og doktorane kjempa for å redde livet hans. Men han hadde nok for store innvendige skader, det var det oss fekk forklart.

Dei komande dagane var knallharde for meg, og ikkje minst for foreldra mine. Slekt og grannar gjorde det dei kunne, og det var ikkje lite. Eg hugsar onkelen min, han var ein vis mann, som sa rett ut til meg at det hjelp ikkje ligge grine på loftet dag ut og dag inn, kom deg på skule igjen! Eg så gjorde, og mine skulekameratar gjorde ein jobb som ingen psykiater kunne makte. Og så Brandals-folket då. Fabrikkleiinga, arbeidskameratane, folket der ute, eg kan ikkje fullrose nok kor fantastisk dei tok seg av alle oss i familia og kva omsorg dei viste. Dette har brent seg så fast i minnet og sjela mi, og eg skal bere med meg denne takknemlegheita så lenge eg lever. Eg hugsar far min sa til meg at han ikkje hadde makta alt dette utan den støtta han fekk. Slik enda livet til ein bror som nyforlova og glad gjerne ville verte ishavsmann, få vere med på opplevingar og eventyr. 21 år gamal, då enda ferda. 5 desember 1967 står fast i minnet mitt, og eg skal aldri gløyme denne dagen.

Og sommaren etter fekk eg meg ny sommarjobb, og slik var det så lenge eg ville ha desse sommarjobbane der ute. Og i åra etterpå hadde vår familie god oppbacking og gode stunder ilag med Brandals-folk. Sterke venskapsband vart bygde mellom Brandal og Nessel. Eg skjønar i ettertid at der ute i Ishavsbygda hadde dei god erfaring i det å takle død og ulukker og andre vanskar, det forsto eg meir og meir av når ein les og vert fortalt alt det dramatiske som har skjedd oppgjennom åra med folk og lagnad der ute, og andre stadar rundt om. Brandal har uansett vore ei god og trygg hamn for meg og mi familie.

Eg hadde lyst til å dele dette med alle dokke lesarane. Dette med draumar, håp og visjonar er viktig for menneska, og gjev inspirasjon og glede til å stå på vidare for det ein trur på og det ein har kjært. Livet på Ishavsmuseet



går sin gang, og vi har hatt ein god start på sesongen, og betre skal bli ettersom jubileumssåret skrid fram. Kom og besøk oss, ta del i dei arrangement som oss planlegg, kom å sjå våre nye utstillingar, og legg gjerne søndagskaffien for deg og dine til museet vårt.

God sommer!

Willy Nesset , Styreleiar



Fascinerande polarforedrag

Det var relativt bra oppmøte på Ishavsmuseet Aarvak på Brandal onsdag kveld. Eit 40-tals interesserte let seg fascinere av polarforedraget til Mats Forsberg.

Foredragshaldaren – ein svenske som har gjort ”norsk nordlending” av seg – var ein av fleire som i 1990 starta opp Svalbard Polar Travel. I fleire år har han jobba som ekspedisjonsleiar og guide, heriblant om bord ishavsskuta MS Polarstar.

Framvising av bilde var ein viktig del av foredraget, der det visuelle var nær kopla til det Mats Forsberg fortalte. Med ein gammal Kodak karusell-diaslide-framvisar var det både nostalgi og historieformidling også i val av utstyr. Alt fungerte sjølv sagt strålende. Forsberg har gjort ekspedisjonar og påfølgande foredrag til leveveg. Polarentusiasten har hatt fleire turar





Mats Forsberg nytta gammalt utstyr då han for eit 40-tals frammøtte heldt lysbildeshow og foredrag på ishavsmuseet onsdag kveld.

til Svalbard, Grønland, Arktis og Antarktis, og han arrangerer framleis slike turar for andre. No under selskapsnamnet Polar Quest.

Mats Forsberg sine mange opplevingar på turar og ekspedisjonar har etter kvart blitt gjenstand for eit stort arkiv av bilde og historier. Nokre av desse er så spektakulære at dei har vore publisert i ein større reportasje i National Geographic.

Med sin bakgrunn som eventyrlisten naturfotograf var kvaliteten på den visuelle delen av polarforedraget naturleg nok av høg klasse. Men hans erfaringar om forureining i arktiske miljø - som er dei mest sårbar i verda - er også dette ein bodskap Forsberg er opptatt av nå fram med til publikum som kjem på foredraga hans. Forsberg insisterer at vi må vere besvisste i våre val og ta vare på den levande planeten vi alle er ein del av. Her er bodskapen like enkel og banal som den er

vanskeleg – vi må ALLE bidra.

- Vi påverkar miljøa. No er menneska komne overalt - også i Arktis og Antarktis. Sjølv med det vi tenkjer på som begrensa trafikk på desse heller aude stadene, viser det seg at det ofte oppstår akutte problem med forureining. Særleg trist er det å høre at eskimokvinner som er gravide får høge konsentrat av gift i mjølka deira ved å spise tradisjonell grønlandsmat. Gifta er i fisk og sel som eskimoane et, og små born som får i seg denne gifta er sjølvsagt ekstra sårbare. Miljøgiftene som vi finn på Svalbard og i austre delar av Grønland er illevarslande, seier Mats Forsberg. Han fortel vidare at polarmåsane på Svalbard kan bli utrydda, fordi eggja sprekk som følgje av at giftene øydelegg den kjemiske miksen som er nødvendig for at eggessalet skal halde seg intakt og verne om innhaldet som skal føre arten vidare.

Men det aller viktigaste Mats Forsberg hadde på hjertet under gjestavisitten hans på Brandal var å hylle fangfolk han hadde møtt på sin veg. Dessverre er langtfrå alle i levande live lenger. Men takk og gode ord vart dei til del likevel under denne flotte polarkvelden i Ishavsmuseet.

- Fokuset mitt denne kvelden måtte bli å fomidle mi audmjukheit og respekt for desse fantastisk flotte fangstfolka. Dei kom ifrå ein kultur der det bokstavleg talt var naturleg å reise ut for å skaffe mat til kone og barn på denne måten. Det er trist å tenkje på at desse hyggelege, dyktige karane vart skjelt ut av Greenpeace og andre aktivistar som ville selfangsten til livs.

Inngangen til å bli venn med selfangstlegender som Per Larsen, Johan Gjerde, Johan Holstad hugsar Forsberg godt. Sjølv var han ute etter å leige ei skuta til sine planlagde ekspedisjonar til Svalbard. Då Polarstar la til Rieber-kaia i Tromsø i 1989 var den lasta med nærare 6000 selskinn. Det var blod overalt på skuta, og synet var kanskje ikkje det vakraste for landkrabbar. Skepsisen var stor frå selfangarane si side då dei høyrdde at svenskene ville leige skuta og at han sjølv skulle vere ekspedisjonsleiar.

- Eg forstod at dei ville teste meg då kokken kom med sellabbar til middag. Dette var jo ikkje akkurat gourmetkokkar. Karane hadde i litt salt og ein buljongterning i grytevatnet. Så hivde dei labbane i det kokande vatnet. Halvannan time seinare serverte dei middagen. Eg åt alt saman; maten glei ned med akevitt til. Vi fekk umiddelbart ein god tone. Det største komplimentet eg har fått i heile mitt liv var då Johan Holstad nokre år seinare spurde meg om eg ville vere med skuta hans på selfangst. Dessverre var familiesituasjonen heime, med fleire små barn, slik at eg valde å takke nei til invitén.



Mats Forsberg ved Ivar Ytreland sin sleda som vart brukt på Grønland. Dette er ei ny utstilling som har kome på plass ved Ishavsmuseet Aarvak på Brandal.

Med gjensidig respekt vaks det varme vennskap ut av desse møta Forsberg fekk med dei gamle fangstfolka; ishavsveteranane. Opplevelingsturane i regi av Svalbard Polar Travel i perioden 1990-93 var populære. Mange fekk minner for livet ved å vere med Polarstar på desse turane.

Eit særskilt vennskap som Forsberg stadig nemner når han kjem i kontakt med likesinna er vennskapet til Henrik Landmark – ishavsentusiasten bak ishavsmuseet på Brandal. Landmark var med på ein av turane som Forsberg arrangerte. Seinare heldt dei kontakten.

I lys av dette meinte Forsberg at det også var ei ære å få helse på Webjørn Landmark – dagens bestyrar ved ishavsmuseet – som såleis følgjer sin fars fotspor.



Mats Forsberg peikar på to ribbein av ein kval, og fortel at Henrik Landmark heva skjelettet over hovudet og spurde om han kunne ta med dette til museet på Brandal. Det var brot på nokre paragrafer, men gjenstanden er enno å finne i ishavsbygda

- Det kjennest veldig stort å få kome hit. Eg er audmjuk og takksam for å ha fått fortelje litt om desse tinga som eg sjølv er så opptatt av.

Gunnar Wiik, tekst og foto.

Tre skuter i Vestisen i 2011.

Det var tre selfangarar frå Tromsø og Alta som fangsta der oppe i år. Og NRK Troms melde at dei hadde ein god sesong. Den første av dei tre skutene som kom tilbake var Meridian med 2200 dyr i lasteromet.

Skipper Sverre Angelsen ombord på Meridian fortalte at dei hadde variabelt vær med mykje skodde og snøkave. Tung sjø kompliserte fangsten, men likevel fangsta dei kvar dag. Han fortalte vidare at det var bra med sel å sjå, og mot slutten av fangsten auka det på med dyr i isen. De to andre skutene, Havsel frå Alta hadde 3060 dyr, Kvitungen frå Tromsø var også i Vestisen i år, og fanga 3220 sel. Så det blei rikeleg med ferskt selkjøt å få kjøpt på kaia i Tromsø i år også. Det sette nok mange pris på.

Kjelde:

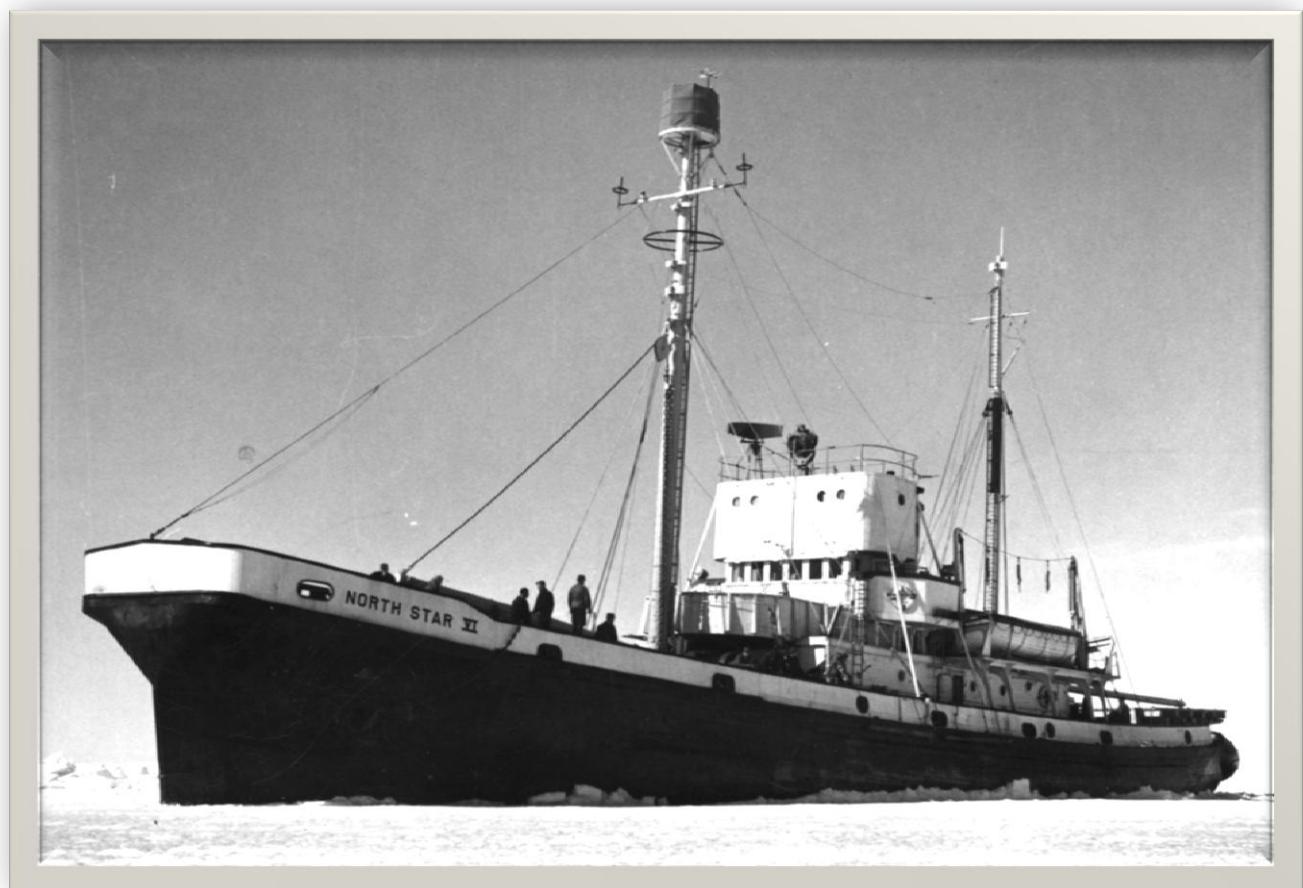
http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/troms_og_finnmark

Glimt frå Ishavsmuseets fotoarkiv.



Over: Mannskap på Istind av Grimstad, 1926

Under: North Star på selfangst Newfoundland.



Isflaket side 69

Utmelding av Stiftinga Sunnmøre Museum

Av Finn Sindre Eliassen



Sidan 2004 har Ishavsmuseet i lag med tolv andre museum levd og arbeidd under Stiftinga Sunnmøre Museum (SSM) sine venger. Etter ei grundig vurdering som har gått over fleire år, har styret i Ishavsmuseet vedteke å melde seg ut av SSM, gjeldande frå 1.1.2012. Vurderinga går ut på at rammevilkåra for Ishavsmuseet er for dårlege under SSM sin paraply. Rett nok fell statstilskotet vekk når Ishavsmuseet går ut, men til gjengjeld får museet halde på lokalt inntente pengar, det vil seie billettinntekter, inntekter frå arrangement og sal av bøker og suvenirar osb. Og det vert lettare å få dugnadsfolk og lokale sponsorar.

Der er prosedyrar for korleis ei museum skal gå fram for å melde seg ut av SSM. Desse prosedyrane er følgde til punkt og prikke frå Ishavsmuseet si side. Noko anna har ingen heller sagt noko om.

Det hindrar ikkje at det har vorte rabalder. Reaksjonane frå administrasjon og styre i SSM har dels vore relevante og saklege, dels rabiate og eigna til å skade Ishavsmuseet sitt gode namn og rykte. Og styret i Ishavsmuseet har bede SSM om eit møte for å snakke om situasjonen. Dialog er viktig. Kanskje er det slik at SSM kan tilby Ishavsmuseet betre rammevilkår? Kven veit.

Avisene har nyleg skrive om utmeldingsvedtaket og det tilstundande møtet mellom SSM og Ishavsmuseet. I den samanheng uttalte den relativt nyvalde styreleiaren i SSM, tidlegare rådmann i Ålesund kommune Ragna Dahl Grønnevet at Ishavsmuseet si økonomistyring er prega av rot og manglende styring. Ikkje nok med det, men at ho sjølv er ukjend med mykje av det som

skjer ved Ishavsmuseet. Sjølvsagt er dette vrøvl. Ishavsmuseet driv etter godkjende budsjett. I tida under SSM sine venger har det somme år vore overskot, andre år underskot. Samla sett har Ishavsmuseet tilført SSM pengar, ikkje tappa dei. Styreleiari Dahl Grønnevet sine utsegner til Sunnmørsposten og Vikebladet Vestposten er etter mi vurdering eigna til å skade Ishavsmuseet sitt gode namn og rykte. Ho snakkar som om Ishavsmuseet er ekskluderte frå SSM på grunn av rot og vanstyre. Ishavsmuseet er ikkje ekskluderte, men har i saklege, rolege og gjennomtenkte former meldt seg ut i samsvar med fastlagde prosedyrar. Sett frå min ståstad er Dahl Grønnevet sine utspel rare. Som styreleiari i SSM er ho også i dag den fremste tillitsvalde for Ishavsmuseet.

Om vi tenkjer oss at skuldingane hennar var rette, hadde det vore rett av henne å kritisere Ishavsmuseet offentleg slik ho har gjort? Sjølvsagt ikkje. Ho burde då teke første båt til Brandal for å gi ei hjelpende hand.

Brandalsdagane 26.-28. august 2011



Vi er klar til ei ny helg med
Brandalsdagar. Er du?

For program, sjå
www.brandalinfo.no

Velkomne!



HAREID KOMMUNE

Støttar Ishavsmuseet



Velkommen til Sjöborg i haust.
Programmet finn du på
www.sjoborg.no

ADVOKATFIRMAET HOLVIK & ANGELSHAUG AS

Medlemmer av Den Norske Advokatforening

Måløy

Ulsteinvik



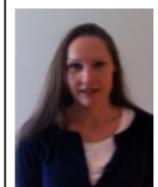
Jan Erik Holvik



Paul-Inge
Angelshaug



Endre Røtledal



Hege Heian
Notøy



Frode Sund



Ludmila Lvova
Hoydal

Advokat Jan E. Holvik MNA etablerte seg som advokat i Måløy i 1999. I 2005 kom advokat MNA Paul-Inge Angelshaug med, og i 2008 ble firmaet omdannet til Advokatfirmaet Holvik og Angelshaug AS, med Holvik, Angelshaug og advokatassistent L. L. Hoydal som eiere. I 2009 kjøpte firmaet praksisen til advokat Egil Arne Standal i Ulsteinvik, som da hadde 3 faste ansatte. I Ulsteinvik i dag arbeider advokat Hege Heian Notøy som også er medeier i firmaet, samt advokatfullmekting Frode Sund og advokatfullmekting Silje Klepp.



Silje Klepp

Advokatfirmaet arbeider i all hovedsak med alminnelig forretningsjuss mot små og mellomstore bedrifter. I tillegg har firmaet en rekke private klienter. Firmaet bistår også gjerne større klienter med mindre saker. I tillegg får firmaet en rekke oppdrag fra domstolene innen insolvens, arv og skifte, så vel som at advokat Angelshaug har en rekke forsvareroppdrag, både som oppnevnt og privatattatt. Advokatfirmaet har gjennom advokat Holvik spesiell kompetanse innen sjørett, både for så vidt gjelder avtaleforhandlinger så vel som tvistelosning. I tillegg har advokatfullmekting Sund erfaring fra maritime forvaltning. Advokatfirmaet har som prinsipp å være tilgjengelig for forretningsklienter når klientene trenger det.

Kontoret i Måløy :	Kontoret i Ulsteinvik:	Mobiltelefon:	
Postboks 25 N 6701 Måløy Gate 1 nr. 56, 3. etg	Postboks 349 N 6067 Ulsteinvik Kyrkjegata 2	J.E. Holvik P.I. Angelshaug H. Heian Notøy S. Klepp	41333416 47347070 95425531 95208834
Telefon: 57849290 Telefaks: 57849291	Telefon: 70018090 Telefaks: 70018091	E. Røtledal F. Sund	98821942 48998342
		Org nr.:	992 617 853 MVA
		Klientkonto Måløy:	3790 12 69611
		Klientkonto Ulsteinvik:	3790 14 95891
		Felles e-post:	post@holvik.no
		Hjemmeside:	www.holvik.no

B

Returadresse:

Ishavsmuseet

**Porto
Betalt P.P
Avtale
617108/7**

6062 Brandal

Etter at Roald Amundsen sigla **gjennom Nordvestpassasjen** i 1903-1906 og fram til og med 2009 har i alt 135 party seilt igjennom den same passasjen. Berre sommaren 2009 seilte 13 party gjennom, to av dei var passasjerskipa "Bremen" og "Hanseatic". Same sommaren seilte to lasteskip gjennom Nordaustpassasjen frå aust mot vest, og sommaren 2010 gjekk to skip lasta med råmalm frå AS Sydvaranger til Kina den motsette vegen, assisterte av russiske isbrytarar.

H.H.

Visste du sydvest på Grønland, som naturmessig ikkje hører til Arktis, men til Sub Arktis, veks der tre som er 10 meter høge, folk dyrkar poteter og andre rotfrukter og grønsaker, og nokre driv med **sauenhald**.

HH

Det første **overflateskipet til Nordpolen** var den russiske atomisbrytaren "Arktika" som kom fram til polpunktet 17. august 1977. "Arktika" seilte totalt 3852 nautiske mil i løpet av 14 dagar med ei gjennomsnittsfart på heile 11,5 knop. Etter det, fram til 2009, har 80 isbrytarar vore på Nordpolen, dei fleste russiske. Av desse var 60 reine turistturar.

H.H.

På havbotnen 4,2 km under overflata, på Nordpolen, har russiske forskrarar frå Det Russiske Vitskapsakademiet funne små koloniar av **sjøanemoner**. Funnet skjedde då dei russiske ubåtane MIR-1 og MIR-2 planta det russiske flagget på "botnen av Nordpolen". Dei fann også, og filma, fleire ukjende arter, mellom anna reker som ingen kjende til før. (Polarfronten nr. 3/2009).

HH

SKREDDARSYDDE PRESENNINGAR



PLANY

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

www.tøgrenen.no