

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet

Nr. 3– 2011 13. årgang kr. 50,-

Ishavsmuseet
30 år i 2011



Vegen vidare for Ishavsmuseet

Det er ikkje godt å unngå å leggje merke til at det er uro kring Ishavsmuseet. Det har samanheng med at Ishavsmuseet med verknad frå årsskiftet har meldt seg ut av Stiftinga Sunnmøre Museum, ei samling av i alt tretten museum.



Frå fleire hald er det reist tvil om vedtaket om utmelding er klokt og vel gjennomtenkt. Mellom dei som har engasjert seg i saka er Einar Holm, mangeårig ordførar i Hareid og tidlegare styreformann i Ishavsmuseet. Han er kritisk til det å forlate museumsfellesskapen; han er redd museumstanken vil kome i bakgrunnen i den daglege drifta; han stiller seg også uforståande til korleis Ishavsmuseet skal greie å skaffe pengar nok til drifta om utmeldingsvedtaket vert ståande. Venstrepolitikar og tidlegare ordførar i Hareid, Gunn Berit Gjerde, har også vore i avisene og sagt at ho deler Einar Holm si uro. Ho har uttalt at ho er redd for at eit Ishavsmuseum på eigne bein kan utvikle seg til eit festlokale med ishavssinnreiing.

Styreleiar Willy Nesset i Ishavsmuseet stiller seg heilt uforståande til kritikken frå dei to tidlegare ordførarane i Hareid. Han seier at utmeldingsvedtaket er endeleg, det er vel gjennomtenkt og på ingen måte forhasta. Han avviser også kontant tvilen om den økonomiske framtida for Ishavsmuseet og seier at det ikkje er tanken å kutte det faglege samarbeidet.

Det er ikkje godt å vite kva utgangen blir når dette blir skrive, tidleg i september. Mykje kan skje i dei fire månadene som står att av året 2011. Vi må vone at alt ordnar seg til det beste.

Grønlandssaka

80 år sidan okkupasjonen på Nordaust-Grønland

Den 27. juni 1931 okkuperte nordmennene Hallvard Devold, Eiliv Herdal, Tor Halle,

Ingvald Strøm og Søren Richter i privat regi eit område mellom $71^{\circ} 30'N$ og $75^{\circ} 40'N$ på Nordaust-Grønland og gav området namnet Eirik Raudes Land. Okkupasjonen blei stadfesta av Bondepartiregjeringa den 10. juli. Motstanden mot okkupasjonen var sterk; både stats- og utanriksministeren var mot. Danmark sende etter kort tid denne saka inn for den internasjonale domstolen i Haag, der Noreg tapte på alle punkt i 1933. Okkupasjonen blei deretter oppheva.

Denne tvisten mellom Noreg og Danmark om overhøgda over Grønland, heilt eller delvis, går langt tilbake. Ved Kiel-traktaten i 1814 blei gamle norske område lagde under den danske krona. Men ved unionsoppløysinga i 1905 vart Grønlandssaka eit spørsmål om nasjonal suverenitet. Ingen eller nesten ingen her til lands stilte spørsmål ved den danske overhøgda over Vest-Grønland. Men mange såg på Aust-Grønland som eit ingenmannsland, særleg nasjonalistiske interesser gjorde det i aukande grad utetter 1920-talet. Og Noreg hadde fangstinteresser i området.

Utanriksminister Ihlen hadde i 1919 erklært at Noreg ikkje ville setje seg mot at dei danske interessene femnde om heile Grønland. I 1921 kunngjorde Danmark at heile Grønland blei lagt under det danske handelsmonopolet. Det godtok ikkje Noreg. Nokre norske privatpersoner organiserte seg i Norges Grønlandsdag i 1926, leiar var advokat Gustav Smedal. Og dosent Adolf Hoel dreiv ei intens lobbyverksemd mot styremaktene. Desse to, Adolf Hoel og Gustav Smedal, var sentrale i det politiske spelet som førte fram til okkupasjonen av Eirik Raudes Land.

Etter regjeringsskiftet i 1933 sa Stortinget seg lei for Bondepartiregjeringa sin handlemåte i Grønlandssaka.

Vi ønskjer lesarane våre ein god haust og håper at det også i dette nummeret av Isflaket finst noko å lese for alle.

Brandal 1. september 2011 Med helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør

Hole-Severin

I messa på Polarbjørn, som ligg og levera ut på Storebuda, sit karane og et middag.



Det var ball og saltkjøt. Hole-Severin sit og skrønar frå Amerika. Han hadde vore djupvannsseilar. Smekk sit og høyrer på, men trur no berre så måteleg på det han høyrer.

Hole-Severin fortel om eit ofseleg stort hønseri han skal ha sett der borte.

«Ja, kor stort det var då??» Ville Smekk vite. Hole-Severin fortel at det var so stort at i eine enden låg ein båt og lossa kyllinga, i andre enden låg der eit lastebåt og lasta egg!

Då svel Smekk rongt og får eit kjøtbein i halsen. Han vert blå, og to mann ber han ut og legg han på luka og får omsider beinet laust. Berre Holen merkar ingen ting, han skrønar vidare....

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

Forsidefoto av Aarvakhuset. Foto: Sigrid Jönsson

ISSN 1891-9480

Innhald

Skipper og lege	Side 4
Maskinistane på Isflora	Side 12
Om ein del skutenamn	Side 14
Turisme og bjørnefare	Side 19
Newfoundlandsfeltet 1949	Side 23
Ishavsgudsteneste	Side 30
Nye polarbøker	Side 32
Frå samlingane	Side 33
Nytt frå museet	Side 34
Den siste viking	Side 38
Frå bokhylla	side 42
Himmel, hav og is	side 44
Verdens farligaste rovdyr	side 51
Til Aust-Grønland	side 52
Små nytt	side 58
Nansen/Amundsen året	side 59
Fleire polarbøker	side 60
Frå foto arkivet	side 63

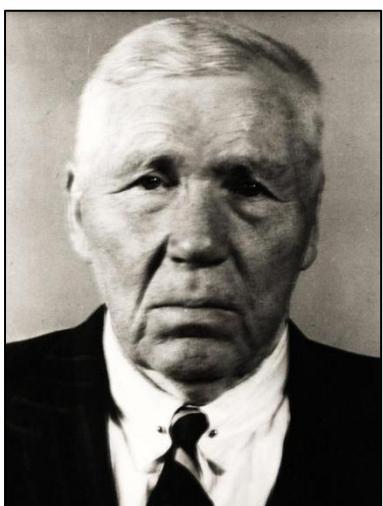
Skipper og - om nødvendig - lege.

Om medisinske sider ved ishavsskipperen sitt ansvar.

Av Magnus Sefland

I boka 'Veslekari. En fortelling om is og menn' frå 1957 har forfattarane Einar S. Ellefsen og Odd Berset eit kapittel med overskrifta 'Det er råd for alt unntagen dauen'. Der heiter det blant anna: '--- Skipperen skal ikke bare navigere skuta og finne selen. Han må også våke over mannskapets vel. Er det en som klager over forkjølelse, så blir det skipperens sak å mikse nafta, rigabalsam, kamferdråper og det som ellers høver – med en skarp en på topp. Det er farmakopø etter gammelt, godt skipperskjønn ---'. I det daglege omfatta ishavsskipperane sine oppgåver som medisinmenn oppgåver med forholdsvis moderat grad av alvor. Dei måtte så langt dei kunne kurere spekkfingrar, sy rifter og dempe smerter. I meir alvorlege tilfeller måtte dei ta hand om psykiske samanbrot, stoppe utagering, drive sjælesorg og organisere heimsending. På det mest alvorlege måtte dei ta hand om dødsfall, organisere heimsending, og i somme tilfelle gjere presteteneste ved gravlegging ved senking i havet. Etter heimkoma måtte dei gjere greie for alvorlege forhold i sjøforklaring.

Skipper Ole S. Brandal (Haug-Ole) i Vestisen i 1907:



I artikkelen 'Såra Kvalross hoppa i fangstbåten og kløyvde trøyeerma til skipperen' i Isflaket nr 1 – 2011 skildrar Ivar Grimstad ishavsskipper Ole S. Brandal slik: '--- dryg over herdane,

raudt, logande hår med frisk hamletfarge, djerv i føre og romfræk i matfat og drykkhorn. ---'.

Meir frå Ellefsen og Berset si bok. Også her gjeld det skipper Ole S. Brandal: '--- Det var i 1907, og de lå tre skuter i lag oppe i Vestisen. En formiddag ute på isen var en kar ute for et vådeskudd og måtte bringes om bord. Under fangstståket hadde en kule trengt inn gjennom ryggen på ham og opp i bukhulen. Mannen blødde sterkt, og de lå i beste fall minst fjorten dagers gange hjemmefra.

Skipperen belaget seg på gravferd i sjøen. Døden syntes viss innen få timer, et par dager kanskje. Han var nede hos den syke da en stemme liksom hvisket til ham. 'Gå hjem likevel!'

De holdt skipsråd og mente de fikk våge den vona som var. De lå midt oppi storfangst. Mannskapet hadde borget utstyret, de fleste, og de var nettopp kommet fram til feltet.

På vei ut til åpent farvann gikk et tungt søkk gjennom skuta. Den ene propellvingen hadde slått mot fastis, og maskinen stoppet. Akslingen var bendet og stilken kløyvd, så skuta lekket som sil. De satte seil, men greide ikke å holde vannet stangen med pumpene. Det så ille ut for dem alle. Stuerten ble beordret til å sette en kjempedeig, og så gikk de i gang med å tette. De naglet stilken så godt de kom til, drev deig inn i sprekken, la jutesekker utenpå og spikret bord over. Det holdt, men ikke mer enn så vidt. Maskinen kunne settes på halv fart, og med alle seil oppe skubbet og ristet de seg hjem.

Den syke ble hurtig verre. Han lå i feber og klaget seg for verk i magen. Såret i ryggen sto åpent, og det var begynt å lage seg til med en kul på magen, mest som en svull. Kunne det være kula som ville ut? Mannen krøkte seg i hop og stønnet da skipperen tok med hånden på denne hevelsen.

Haug-Ole gjorde opp med seg selv. Var det kula, så skulle hun ut. Han fortalte pasienten hva han tenkte på, men den syke mumlet bare at det var skipperen som var skipper.

Skipper Ole S. Brandal 1872-1954

Operasjonssakene begrenset seg til skipperens barberkniv, noe sterilt gaze, en stiv messingtråd og et fat med varmt vann. Og det var kula. Hun lå med rester av ulltrøye og skjorte omkring seg da Haug-Ole skar henne fram. Det knatt ikke i ham på båra, ikke engang da skipperen tok strengen med gazefilla, dyppet sakene i sprit og renset kulehullet både fra mage- og ryggsiden.

Fra den dagen gikk det fremover med mannen. Han var halvt på bena da skuta nådde inn til Ålesund, og fra sykehuset der kom han seg fort. 'De har gjort en utmerket jobb, skipper!' sa overlegen. Siden reiste mannen til Amerika og levde der i en årrekke. Han skrev hjem til skipperen sin og takket for operasjonen. Kula hang nå i klokkekjetet, og der skulle den få bli. ---'.

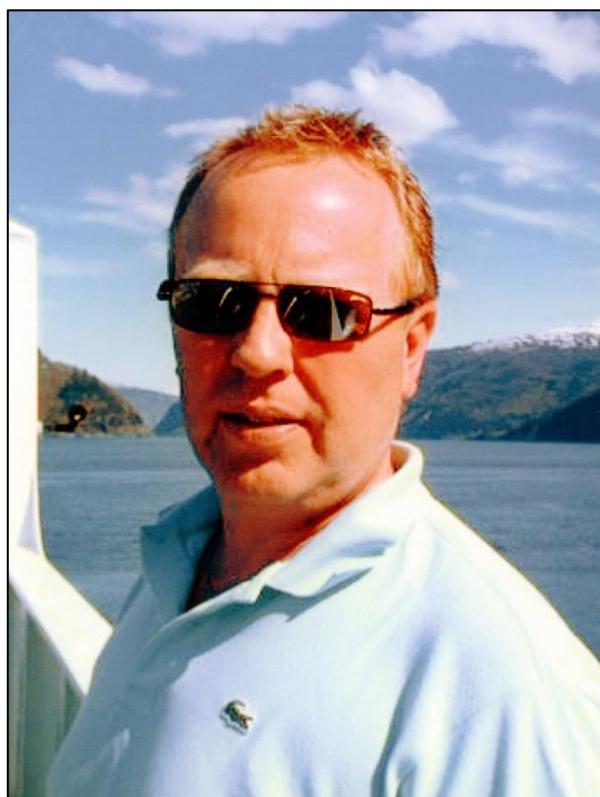
Så langt Einar S. Ellefsen og Odd Berset i boka 'Veslekari. En fortelling om is og menn'.

Skipper Sigvald B. Brandal:

Skipper Ole S. Brandal i forteljinga ovanfor var son til pionerskipper Severin L. Brandal, som førte skøyta Nils Liaaen på fangst i 1898. Ole var bror til selfangstgründeren Peter S. Brandal. Andre brør var Sigvald, Laurits, Nils og Johan. Dei var alle ishavsmenn, og dei kom frå ein syskenflokk som vaks opp på den brattlendte garden Haugen i ytre Brandal. Derfor fekk dei tilnamna Hau-Ole, Hau-Peter, Hau-Johan, Hau-Laurits, Hau-Nils og Hau-Sigvald. Johan S. Brandal (Hau-Johan) var i mange år skipper på ishavsskuta Aarvak. Hau-Johan var ein fargerik person som det lever ei rekke gode historier og poengterte utsegner etter. Sigvald S. Brandal var til ulike tider eigar av og skipper på fleire skuter. Ei av dei gav han namn etter heimegarden i ytre Brandal: Haugen.

Sigvald S. Brandal fekk sonen Bernt S. Brandal. Bernt vart maskinist og segla i ei årrekke med Aarvak. Han fekk i sin tur sonen Sigvald B. Brandal, fødd i 1958. Sigvald B. Brandal har sonen Kristoffer Brandal, f. 1987. Også Kristoffer har segla på ishavet, fleire sesongar på selfangst med Kvitungen av Tromsø (eks Jan Mayen av Ålesund) - som selfangar i femte generasjon.

Sigvald B. Brandal gjekk i farsslakta sine fotspor og vart sjømann og ishavsmann. Då han var ferdig med dei obligatoriske skuleåra, gjekk ishavsfangsten frå Brandal mot slutten. Men han fekk med seg nokre læreår i den gamle næringa. Etter opptent fartstid og gjennomført utdanning vart dei nyare ekspedisjonsfartøya til Rieber i Bergen arbeidsplassen hans som ishavsskipper. Fleire av desse fartøya er kjenneteikna ved at dei liknar på ein lastebil, med styrehus og innkvartering forut og lastedekk, lasterom og helikopterplattform akterut.



Skipper Sigvald B. Brandal (Foto: Privat)

Sigvald har gjort teneste på blant andre Polarbjørn (b. 1975), Polarsirkel (den seinare Polarsyssel) (b. 1976), Polar Duke (b. 1983), Polar Queen (b. 1983) og Polar Bird (b. 1984). I tillegg til norske ekspedisjonar har Sigvald segla for australske, amerikanske, italienske og indiske ekspedisjonar.

Med fleire av desse fartøya har Sigvald hatt store deler av fartstida si på ekspedisjonar i Antarktis. Men han har også vore i teneste for sysselmannen på Svalbard. Først som styrmann på Polarstar i den tida skuta var tenestefartøy for sysselmannen. Seinare var han skipper på

Polarsyssel (eks Polarsirkel) i same tenesta. Der har Sigvald vore til Barentsburg med Det norske sjømannskor på Svalbard-besök og lokale undehaldningkrefter frå Longyearbyen på kulturutveksling med russarane. Sigvald har også vore ute med stortingskomitear på synfaring, blant andre finanskomiteen.

I Longyearbyen var det vanleg at ungdomsskuleelevene på eit bestemt årstrinn fekk vere med sysselmannsfartøyet til Ny-Ålesund. Der fekk dei nokre overnattingar og fleire dagar med program på stasjonen, før retur til Longyearbyen med sysselmannsfartøyet. På ein slik tur med Polarsyssel fekk skuta motorstopp vest for Forlandet på veg nordover. Det var litt grov sjø, og elevane var sjøsjuke. Rapportar går ut på at den elles så sindige skipper Sigvald sjølv reagerte fort og fekk opp sitt eige turtal då hovudmotoren stoppa og skuta vart liggande og drive. Maskinfolka fekk start på motoren igjen etter nokre minutt, og situasjonen vart avklara utan dramatikk. Men utan maskinkraft kunne situasjonen lett ha vorte alvorleg.

Troll-basen i Antarktis:

Troll er ein norsk forskingsstasjon i Dronning Maud Land. Stasjonen vart etablert av Norsk Polarinstitutt sin ekspedisjon med kystvaktskipet Andenes i sesongen 1989/90. Stasjonen ligg om lag 1300 meter over havet om lag 250 kilometer frå kysten av Antarktis litt vest for 0-meridianen. Stasjonen står på fjellgrunn som bryt gjennom den kontinentale isen. Troll er ein meteorologisk stasjon, stasjon for måling av ultrafiolett stråling, satellittstasjon og feltstasjon for andre forskingsprogram.

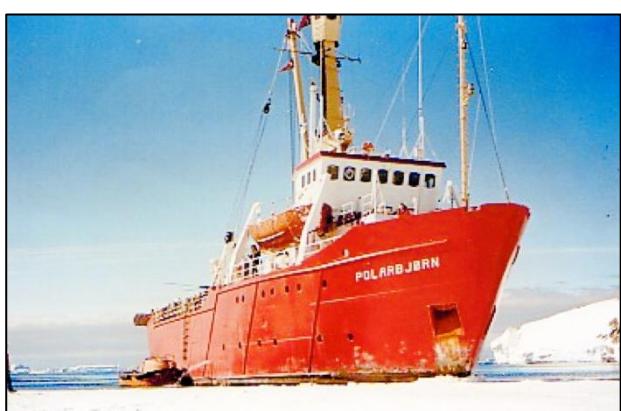
I same området – men ute ved kysten – ligg den tyske basen Georg von Neumayer og den sørafrikanske basen SANAE (tidlegare Norway Station).

Sigvald B. Brandal i Antarktis i 1992/93:

I den sørlege sommarsesongen 1992/93 sende Norsk Polarinstitutt ein ekspedisjon til Antarktis med to fartøy: Lance og Polarbjørn. Toktleiar var forskar Olav Orheim frå Norsk Polarinstitutt. Dette var kort tid før han tok over stillinga som direktør for instituttet. Lance tilhøyrde på den tid Statens sjøkartverk, noko

seinare vart skuta overtatt av Norsk Polarinstitutt. For ekspedisjonen i 1992/93 var Polarbjørn innleidt frå Rieber. Ekspedisjonen gjekk ut frå Cape Town i teneste for dei forskingsprogramma som Norsk Polarinstitutt hadde i drift på Troll-basen. Tyngre trafikk mellom kysten og Troll-stasjonen gjekk med beltevogner. Transport med beltevogn tok si tid. Det vart sagt at det var som å køyre bil i første gir heile vegen frå Oslo til Tromsø. Lettare trafikk gjekk med helikopter. Både Lance og Polarbjørn var utstyrt med helikopterplattformer og hadde kvar sine helikopter, begge innleidt frå Air-Lift. Helikopterflygarar var Ole Martin Bjørnhaug og svenske Michael Djupsjø. Mekanikar for dei begge var Håkon Skålsvik.

Skipper på Lance var Jan Olsen - far til Jan Henry T. Olsen, som var norsk fiskeriminister ('no-fish-Olsen') akkurat på den tida. Magne Hjelle frå Gjerdsvika i Sande kommune var skipper på Polarbjørn første del av ekspedisjonen. Overstyrmann på Polarbjørn var Arild Breivik frå Harøy i Sandøy kommune. Førstestyrmann var Audun Gården frå Hareid. I løpet av ekspedisjonen var Polarbjørn ein tur tilbake til Cape Town. Der var det byte av skipper. Hjelle gjekk frå borde. Sigvald B. Brandal kom om bord og førte skuta tilbake til Antarktis. Styrmennene heldt fram.

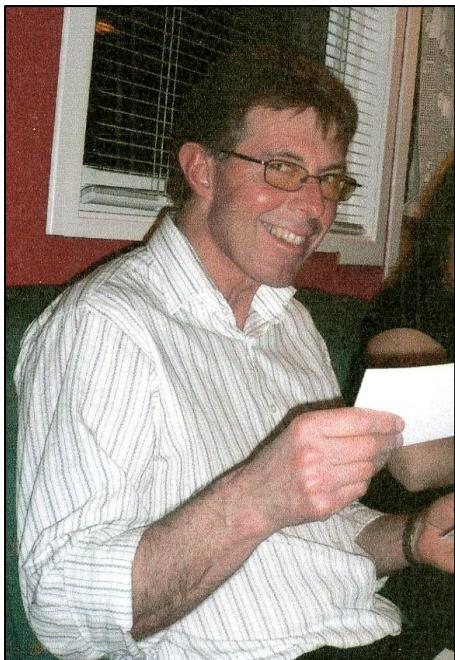


Polarbjørn i isen. Foto: Sigvald B. Brandal

I slutten av januar 1993 låg begge ekspedisjonsfartøya Lance og Polarbjørn fastsrosne i isen ved shelfen, med om lag ei nautisk mils avstand frå kvarandre, i dårleg ver med vind og snøføyke. Om bord i Polarbjørn vart det utført ordinært skipsarbeid av mange slag, sjølv om skutene låg fastfrosne. Etter

vanlege rutiner var overstyrmannen arbeidsleiar for aktiviteten på dekk og i lasterom.

Det därlege veret var tiltakande, storm med orkan i kasta. Mannskapet på dekk arbeidde med å flytte ein del kolli og utstyr ned i lasterommet for å verne det mot det därlege veret. Ei av lastelukene var open. Overstyrmann Breivik låg på magen på den attlatne lasteluka, med ansiktet utfør kanten. Frå den posisjon leidde han arbeidet i lasterommet og gav samtidig sine signal til vinsjemannen på dekk.



Skipper Arild Breivik på 50 års dagen 2006.
Foto: Privat.

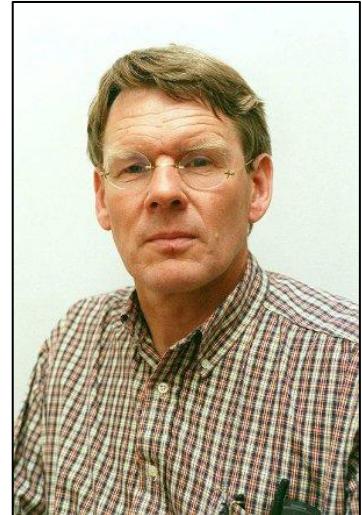
av brystkassa, kombinert med vanskar med å puste. Han gjekk trappene til styrehuset, to og eit halvt dekk høgare oppe, for å søke hjelp hos sin einaste overordna om bord, skipper Sigvald Brandal. Det var ein rett tankegang. Men i ettertid veit ein at forsering av trappene forverra sjukdomstilstanden.

Skipperen vart, naturleg nok, overraska og i først omgang nokså rådlaus, i ein uventa og akutt situasjon. Overstyrmannen heldt seg i sida og klaga over sterke smerter og vanskar med å puste. Skipperen ringde ned og fekk stuerten til å kome opp i styrehuset. I fellesskap fekk skipper og stuert overstyrmannen ut på dekk, slik at han skulle få frisk luft, - utan at

det hjelpte på pustevanskane. Deretter fekk dei to overstyrmannen ned i hans eigen lugar og fekk han til køys. Smertene vart berre verre og verre.

Lance og Polarrbjørn var i lag om ein lege, Halvor Bævre. Begge skutene hadde rikeleg med medisinsk utstyr om bord.

Men på det aktuelle tidspunkt var legen inne på kontinentet. Det eine av ekspedisjonen sine helikopter (flygar Bjørnhaug) var på det tidspunkt på Troll-basen i beredskap for personellet som oppheldt seg der. *Ekspedisjonslege Halvor Bævre. Foto: Oppland Arbeiderblad.*



Frå Troll-basen var legen på det tidspunkt på veg tilbake til kanten av shelfen med ein beltevognstransport. Transporten følgde ei rute som var markert med stakar og flagg med nokre hundre meters avstand. Den hadde passert det såkalla hengslingsbeltet: overgangen frå landbasert is til sjøis, dvs shelfen. Der oppstår det ofte farlege sprekker i isen.



Beltelvognstransport mellom kysten og Troll-basen. Foto: H. Bævre/Norsk Polarinstitutt.

Det gjenstod fem-seks kilometer til kanten av shelfen. Det var stadig tiltakande därleg ver. Rutinemessig kalla transporten opp både Lance og Polarbjørn, men fekk ikkje kontakt med nokon av dei. Legen var derfor ikkje så lett tilgjengeleg. Ekspedisjonen sitt andre helikopter stod på helikopterplattforma om bord i Lance, og flygaren, Djupsjø, oppheldt seg om bord der.

Skipperen og stuerten forstod at noko var svært alvorleg med overstyrmannen. I mangel på anna medisinsk rådgjeving var skipperen i kontakt over satellitt-telefon med Haukeland sjukehus i Bergen. Han prøvde etter beste evne å forklare symptombildet. Men dei vakthavande på Haukeland vegra seg naturleg nok mot å stille diagnose over telefon på ein pasient på andre sida av jordkloden. Fleire moglege diagnoser vart nemnt i samtalen: nyrestein, gallestein og punktert lunge. Skipperen fekk råd om å gi den sjuke ei sprøyte petidin – eit sterkt, smertestillande medikament - for å dempe smertene noko. Men det såg ikkje ut til å hjelpe. Heller ikkje etter ei petidinsprøyte nummer to. Den sjuke fekk ikkje puste. Etter alle rimelege lekmannsvurderingar var mannen døyande.



Beltevogntransport mellom kysten og Trollbasen. Halvor Bævre framme til venstre. Foto: H. Bævre/Norsk Polarinstitutt.

kunne flyveret og flyrisikoen vurderast lettare, sikrare og raskare.

Vel om bord i Polarbjørn fekk helikopterflygaren radiokontakt med Trollstasjonen. Flygaren fekk informasjon om at legen var på veg tilbake til kanten av shelfen med beltevogna. Flygaren såg kor alvorleg situasjonen var for overstyrmannen. Han bestemte seg for å fly – trass i verforholda – for å prøve å hente legen. Skipper Sigvald hadde sine motforestillingar. Kva om det hende noko med helikopteret og flygar og hjelpeemann i det därlege veret? Kva om dei fekk ei helikopterulykke, i tillegg til eit alvorleg sjukdomstilfelle?

Flygaren insisterte på at han ville fly og finne legen. Det var ei vurdering av sjanse mot sjanse. I realiteten hadde dei berre ein sjanse. Helikopteret tok av. Skipperen såg helikopteret berre ei kort tid før det forsvann i snøføyka. Han tenkte sitt og ba ei stille bøn om at det måtte gå godt – av omsyn til både dei to i helikopteret og den sjuke overstyrmannen.

Hos overstyrmannen var smertene uuthaldelege. Han kunne korkje ligge eller sitje. Han hang etter armane i ein lysventil i lugaren sin. Han var ute av stand til å snakke. Alle forsøk på svar vart berre ei form for grynting. På grunn av intense smerter.

Skipper Sigvald følte ansvaret tungt. Han hadde det øvste ansvaret. Han visste berre ikkje



Ekspedisjonslege Halvor Bævre med si medisinske utrusting. Foto: H. Bævre/Norsk Polarinstitutt.

Veret og sikten var stadig därleg. Skipperen tok kontakt med Lance på radio og fekk flygaren (Djupsjø), hans hjelpeemann og helikopteret over til Polarbjørn. Tankegangen var at om bord i Polarbjørn kunne helikopter og flygar lettare vere standby. Dersom veret klarna litt,

kva han skulle gjere. Han var på nytt i kontakt med Haukeland. Der prøvde legen seg på ei diagnose: det var ein sjanse for at det kunne vere ei punktert lunge. Då måtte Sigvald, som skipper, 'operere' eit lite hol i brystveggen, slik at luft kunne kome ut. I medisinskapet om bord fanst det utstyret som trøngst, som bedøving, kanyle og skalpell. På Haukeland delte dei sikkert skipperen si fortviling då dei prøvde å forklare kvar stikk og snitt burde leggast. Det var farleg nær hjartet.

Skipperen sat framleis i radiorommet om bord i Polarbjørn i kontakt med Haukeland over satellitt-telefon, då ei melding på VHF braut inn – på svensk. Det var helikopterflygaren: 'Jag har hittat läkaren och är på väg tilbake'.

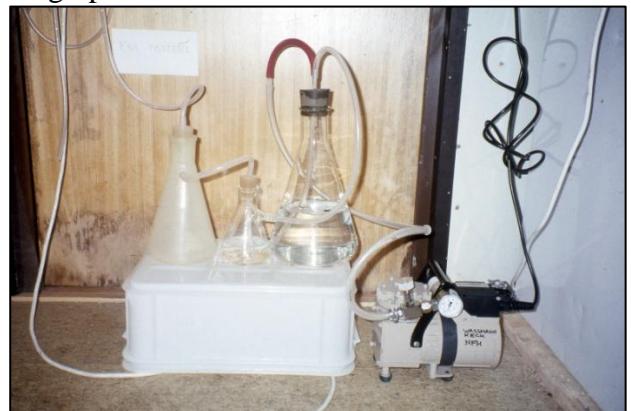
Skipperen drog eit lettelsens sukk og kjende korleis den tunge børa av skipperansvaret seig av han.

Legen, i fullt polarutstyr, stampa inn i lugaren til den sjuke og reiv av seg vottane. Han gjekk i gong med å lytte etter hjartelyden, brukte kanskje fem minutt på undersøking. Han fann hjartelyden på feil stad: hjartet hadde vorte pressa over mot høgre som følgje av at venstre lunge var punktert. Dette var skadeleg for hjarte og blodomløp – heilt livstrugande. Legen såg med ein gong kva som var gale. Tilstanden kravde øyeblankeleg hjelp. Nødvendig medisinsk utstyr var for handa om bord. Men legen hadde det meste av det han trøng i si eiga medisinske utrusting som vart tatt med frå beltevogntransporten i helikopteret. I det heile brukte han lite av det medisinske utstyret som fanst om bord. Hastverket var stort, og utan å bedøve gjekk han inn i venstre del av brystkassa med ei kanyle og sleppte ut lufta frå den punkterte lunga. Deretter bedøvde han og la eit litt større snitt og sette inn eit dren.

Etter at inngrepet var utført, var det medisinske etterarbeidet om bord i Polarbjørn mindre dramatisk. Men legen følgde situasjonen spent. Over radio konfererte han med både SNAE og Neumayer. Allereie same kvelden var det ønskjeleg å få overstyrmannen flytt til SNAE. Der hadde dei røntgenutstyr og meir av anna utstyr og kompetent personell. Men flyveret

var så därleg at overstyrmannen måtte bli verande om bord i Polarbjørn.

Etterbehandlinga av overstyrmannen gjekk føre seg i fleire dagar. Då hadde legen betre tid. Med assistanse frå vitkapsfolka om bord i Polarbjørn, og lån av deira utstyr, konstruerte legen eit betre system for sug frå såret etter inngrepet.



'Thorax-dren med sug': Apparat for rensing av sår etter inngrep mot punktert lunge. Konstruert av ekspedisjonslege Halvor Bævre om bord i Polarbjørn. Foto: H. Bævre/Norsk Polarinstitutt.

Etter at dramaet var over:

Om bord i Polarbjørn var det ei stille og avventande stemning medan situasjonen var dramatisk. Og den dempa stemminga heldt seg ei god stund etter at den akutte situasjonen var avklara.

I etterkant fekk legen spørsmål om kor lenge den sjuke kunne ha levd utan det medisinske inngrepet. Ein times tid, var svaret.

På grunn av det därlege flyveret vart overstyrmannen liggende nokre dagar om bord i Polarbjørn. Etter at han hadde kome seg litt til igjen, og veret hadde roa seg, vart han flytt med helikopter til SNAE. Eit Super Puma-helikopter frå SNAE kom over til Polarbjørn og henta overstyrmannen. På SNAE gjorde dei den første, litt grundigare kontroll av overstyrmannen. Røntgenbilda viste ingen teikn til blodansamling i lungene. Alle organa i brystkassa var på rett stad og med god funksjon.



Helikopter frå SANEAE-basen hentar overstyrmannen frå Polarbjørn. Foto: Sigvald B. Brandal.

På SANEAE kvikna overstyrmannen greitt til igjen - i den grad at han også prøvde seg med turar på ski i nærområdet ved basen medan han var der til rehabilitering. Etter ei vekes tid vart han flytt tilbake til Polarbjørn med helikopter igjen.

På tilbaketuren frå Antarktis gjorde den norske ekspedisjonen stopp i Cape Town. På strekninga frå Antarktis til Cape Town var overstyrmannen tilbake i teneste om bord i Polarbjørn og gjekk sine vakter på vanleg måte.

I Cape Town vart det halde eit cocktailparty om bord i Polarbjørn. Ein av dei som var til stades der var den sørafrikanske anglikanske biskop Desmond Tutu. Han hadde vel eit litt ekstraordinært forhold til Norge, ettersom han i 1984 var i Oslo og mottok Nobels fredspris. Slik vi kjenner Tutu frå norsk fjernsyn, har vi ingen grunn til å tru at han virka Dempande på feststemninga.



Polarbjørn ved kai i Cape Town. Foto: H. Bævre/Norsk Polarinstitutt.

Sigvald Brandal har som skipper ein del kunnskapar om førstehjelp – men naturleg nok ikkje på nivå med lege, og slett ikkje på kirurgnivå. Han slapp å opptre som amatørkirurg i ordet si sanne og rette meinining, slik grandonkelen hans, Ole S. Brandal, måtte gjere rundt åtti år tidlegare.

Sigvald fortalte om denne hendinga i Antarktis med stor innleiving i lydoppakt i mai 2001. (Men han identifiserte ikkje overstyrmannen i lydoppakta). Ikkje berre det han fortalte, men også måten han fortalte historia på nærare ti år i etterkant av hendinga, bar bod om kva påkjenning opplevinga hadde vore for han.

Diagnosen:

Her går eg inn på andre sitt fagområde, og derfor skal eg her trø ekstra varsomt. Diagnosen var spontant oppstått, venstresidig punktert lunge. Holet i lunga var slik at lufta som lak ut av lunga ikkje kunne gå tilbake (Holet fungerte som ein einvegsventil). For kvart andedrag samla det seg meir luft mellom lunga og brystveggen, og trykket auka. Hjartet vart pressa over mot høgre lunge, som fekk mindre plass. Pustefunksjonen vart av den grunn därlegare.

Utan hurtig behandling er punktert lunge ein livstrugande tilstand. Tilstanden skal kunne oppstå som følgje av stikk, støyt, vold og tunge løft, men også på grunn av medfødde disposisjonar. I ein del tilfelle vil det vere vanskeleg å peike på ei ytre årsak. Blant dei som blir råka av skaden, skal det vere ei viss overvekt av yngre menn, dvs i alder 20-40 år.

I det aktuelle tilfellet er det vanskeleg å peike på ei ytre årsak. Som allereie nemnt låg overstyrmannen på magen, med brystkassa mot lasteromsluka, medan han koordinerte arbeidet i lasterommet og på dekk. Det nærmeste ein kjem ei årsak til denne skaden vil kanskje vere ein kombinasjon av kulde og trykk mot brystkassa. Uhell av nokon art, med slag og støyt mot brystkassa, var det ikkje. Heller ikkje spesielt tunge løft.

Ekspedisjonslegen var ikkje i tvil om diagnosen, og han berga liv ved å handle raskt. Det er også verd å merke seg at rette vedkomande på Haukeland i Bergen antyda

korrekt diagnose via satellitt-telefon på ein pasient på andre sida av jordkloden, på grunnlag av skipper Sigvald si beskriving av symptombildet.

Overstyrmannen:

I juli 2011 tok eg kontakt med Arild Breivik over telefon for å høyre korleis han hadde opplevd dramaet. Han fortalte historia i kortform på ein måte som nærmast var eit samandrag av det Sigvald Brandal fortalte i lydoptak ti år tidlegare. Breivik var fullt innforstått med det som legen hadde sagt om bord i Polarbjørn, nemleg at det stod om livet og at inngrep måtte gjerast i løpet av få minutt. I samtalene med Breivik ønskete eg at han sjølv skulle setje grensene for kva eg kunne tillate meg å skrive om han då han så å seie svevde mellom liv eller død. Mine antydingar om diskresjon og teieplikt feia han til sides og gav meg løyve til å setje historia på prent, med både namn og diagnose.

Breivik har også seinare vore aktiv sjømann og segla som skipper. Han var på Rieber-båtar i ei årrekke, med mange ekspedisjonstur til Antarktis. I tillegg til Polarbjørn har han segla som styrmann også på Polar Duke og Polarsyssel. Han har også vore skipper på Polar Bird. Der har han hatt med seg blant andre skipper Magnar Aklestad som islos. Breivik har også vore skipper på offshore-fartøy. Ved slutføringa av dette manuskriptet var han skipper på seismikkskyting ved Baffin Land i det nordlege Canada.

Ann Breivik, kona til Arild Breivik, har fortalt om korleis ho opplevde å få melding om dramaet i Antarktis. Ho fekk telefon frå reiarlaget Rieber Shipping i Bergen på eit tidleg tidspunkt, medan situasjonen for mannen hennar var kritisk. Ho fekk telefon før helikopteret og flygar Michael Djupsjø hadde tatt av frå Polarbjørn for å fly inn over isen for å hente legen. For Ann var meldinga eit hardt slag å få. Men akkurat i augneblinken var ho roleg og kontrollert. Reaksjonen kom seinare på dag. Og då gjekk det ikkje lenge før det vanka blomsterhelsingar og god oppbacking frå venner og grannar.

Nå har ekteparet Ann og Arild Breivik to vaksne born og to borneborn. Når Arild er heime, finn han også tid til til to særlege hobbyar: hummarfiske og ein Ford Lincoln amcar-bil.

Legen:

Ekspedisjonslegen Halvor Bævre har slektsbakgrunn frå Surnadal. Men familien flytte ein del, og dei mest avgjerande oppvekståra hadde han i Bergens-området. Nå, i 2011, er han barnelege ved Gjøvik sykehus. Han har vore ekspedisjonslege på fleire ekspedisjonar til Antarktis. I tillegg til den omtalte ekspedisjonen med Lance og Polarbjørn var han med ein ekspedisjon med Polar Queen (b. 1995) på slutten av 1990-talet. Halvor Bævre har også arbeidd i allmennpraksis og ein del med idrettsmedisin og idrettsskader. Han var sjølv også aktiv idrettsutøvar i fleire disiplinar.

Bævre og Breivik hadde sikkert atskillig felles å prate om også før det omtalte sjukdomstilfellet i Antarktis. Bævre var på slutten av 1970-talet turnuslege i Sandøy kommune, heimkommunen til Breivik.

Då eg i juli 2011 hadde ein samtal med Bævre på kontoret hans ved Gjøvik sykehus, hadde han med seg ei fyldig dagbok frå Antarktisekspedisjonen 1992/93. Frå dagboka refererte han sine eigne tankar den gong om å vere ansvarleg lege under slike forhold, utan å ha kollegaer å rádføre seg med. I dagboka hadde han også skrive at skipperen, stuerten og fleire av vitskapsfolka hadde vore verdfulle støtter for han i den kritiske situasjonen.

Troll-basen II:

I 1992/93 var Troll-basen bemanna berre i den sørlege sommaren frå november til februar. I 2003 kunne Norsk Polarinstitutt (medrekna forgjengaren Norges Svalbard- og Ishavundersøkelser, NSIU) feire 75-årsjubileum. Ved det høvet bestemte Miljødepartementet at Troll-basen skulle oppgraderast til heilårsstasjon.

I februar 2005 vart heilårsstasjonen og flystripa Troll Airfield på 3000 meter opna av dronning Sonja. Etter oppgraderinga har stasjonen plass til 20 personar og toler

temperaturar ned til minus 60 grader. I 2008 besøkte Jens Stoltenberg basen. I løpet av få år var både den norske dronninga og den norske statsministeren på besøk – eit tydeleg signal om kven som gjer krav på området.

Referansar:

Informantar i lydoppptak: Magnar Aklestad, Sigvald B. Brandal 12.05.2001.

Andre informantar: Anita Rostad Beck, Gregor Bernhard Beck, Ann Breivik, Arild Breivik, Halvor Bævre, Finn Sindre Eliassen, Magne Skrede.

I høve denne framstillinga har Arild Breivik og Halvor Bævre vore i kontakt med kvarandre på telefon. Breivik har uttrykkeleg fritatt Bævre frå den medisinske teieplikta så langt det gjeld det omtalte sjukdomtilfellet. Begge har lese manuskriptutkast, og Breivik har gitt Isflaket løyve til å publisere denne artikkelen.

Nettstader:

Wikipedia.

NHI.no. (Videoanimasjon av forløpet ved punktert lunge).

Arkivalia:

Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

Litteratur:

Barr, Susan: 'Norway – A Consistent Polar Nation?' (2003).

Ellefson, Einar S. og Odd Berset: 'Veslekari. En fortelling om is og menn' (1957).

Grimstad, Ivar: 'Såra Kvalross hoppa i fangstbåten og kløyvde trøyeerma til skipperen'. (Isflaket nr 1 – 2011).

Solheim, Kaare og Baard Ingvaldsen: 'Kirurgi og anestesi' (1990).

Maskinistane på m/s Isflora i 1950

Av Havtor Hovset

Her er eit foto av maskinfolka som var ilag ombord i Isflora på selfangst ved New Foundland og i Streten i året 1950:



Frå v. artikkelforfattar Havtor Hovset, Lidvar Ulstein, Asbjørn Saunes, og Roger Jakobsen. Foto: Olav Hjertenes

Det begynner å bli lenge sidan. Men dei lever i beste velgåande alle tre. Dei er alle frå Ulsteinvik, men har ikkje møtt kvarandre før idag 27. juni 2011. Det er ikkje heilt sant for Roger er oppvachsen på Hareid, gifta seg og flytta til Ulsteinvik i 1957, og har sidan budd her. Eg fekk samle karane ein ettermiddag til ei triveleg mimrestund, vi hadde ein erfaren fotograf Olav Hjertenes med.

Det vart bygt tre nye sunnmørsskuter i Risør etter krigen. Isflora kom i 1948, Sjannøy i 1949 og Polarsel i 1950. Isflora var ferdig til Newfoundlandsturen i 1948. Maskinist då var Bjerkvik frå Brandal. Han vart sjuk og Lidvar overtok som maskinist i juli 1948. Han var ombord til 1956 i åtte år samanhengande. Lidvar var seinare maskinist på ymse båtar m.a. i MRF. Og ikkje å forgøy me Polarstar. Maskinisten der om bord vart plutselig sjuk, men Lidvar stilte opp på dagen og blei med til Vestisen, Lidvar er fødd 10.3. 1917 og er altså 94 år gammal og nesten like sprek som før.

Asbjørn Saunes kom ombord som maskinassistent til Streteturen i 1949, var med til Newfoundland i 1950 og gjekk i land hausten 1950. Han seilte utanriks nokre år. Seinare kom han ombord i Årvak som maskinassistent og seinare maskinist. Han er ikkje sikker, men han trur han var der i 12 eller 14 år. Asbjørn er fødd 2.8. 1921 han blir 90 år til hausten. Han har både maskinist- og bilsertifikata i behold framleis.

Roger Jakobsen kom ombord som smørjar hausten 1949. Han var då nykonfirmert og var påmønstra sin første båt. Han var med til Newfoundland og Stretet i 1950. Han har seinare vore assistent og maskinist på fleire fiskefartøy. Seinare har han vore rørleggarformann ved Hatlø og Stranda Mek.

Han er fødd 7.7.1934 og blir snart 77 år.

Eg spør om dei har nokre historier å fortelje, då svarar Asbjørn på sin lune måte : -Vi i maskina putla med vårt og gjekk våre vakter, det hende ikkje so mykje. Men nokre ting hugsar dei, mellom anna Streteturen i 1949, det må vere største bomturen som har vore gjort, dei hadde fem dyr og 125 fat håkjerringstran etter 3 månaders tur.

Det gjekk betre på Newfoundlandsturen i 1950. Det begynte därleg, på oversiglinga vestover fekk dei därleg vær, det var kuling og storm heile vegen. Dei fekk slått laus kesinga og kappa forut til lugarane, sjøen fossa inn både i maskinrommet og lugarane, lensepumpene heldt skuta flytande og dei greidde å kare seg inn til Island for reparasjon

Då dei endeleg kom fram til fangstfeltet, kom dei opp i storfangst. Dei fekk 10 000 dyr.

- Lastemerke var ikkje oppfunne den tida, iallefall ikkje på fangsfartøy. Vi hadde berre 10- 12 cm. fribord då heimturen tok til, fortel dei. Oversiglinga var ualminneleg fin, det var ikkje ei rukke på sjøen.

Dei kom til Ålesund 17. mai med full last. Økonomisk vart det ein svært god tur.

Asbjørn fortel frå Streteturen i 1950, dei låg ilag med Hvalrossen i fred og ro inne i isen. Hallbjørn Ulstein var vikarstuert på Hvalrossen denne turen, han bad ombord nokre av karane på Isflora til rypemiddag. Alle skrytte av maten, den smakte godt. Hallbjørn kunne då fortelje at det var kjalk dei hadde fått servert.

Tilslutt fortel karane om ein gong kloakkavlkøpsrøret ombord hadde gått tett, og dei var langt til havs. Der var eit felles 4 tommars rør som gjekk gjennom maskinrommet og over bord, det var tilknytta 2 stk, toalett + avløp frå oppvaskbenken i byssa. Karane fann ut at dei skulle kople trykkluft til røret og blåse dritten overbord, men først måtte dei tette toaletta slik at ikkje dritten kom den veien. Det dei gløymde var å stenge av røret som gjekk til byssa. Då dei sette på lufta heldt stuerten på å lage potetball til middag, tenk deg spruten som kom opp i byssa. Stuerten kom rasande ned i maskinrommet med kjevle i handa og skulle ta dei stakkars maskinfolka. Dei måtte røme opp i styrehuset og låse dørene til stuerten fekk roa seg ned. Dei hjelpte til med å vaske ned byssa etterpå. Røret opna seg og alle var vel forlikte.

Stuerten var forresten Sigurd Roppen fra Flø.



Isflora. Foto: Ishavsmuseets arkiv

Om ein del skutenamn – og litt til

Del 3

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 tidsskriftet Skipet (Norsk Skipsfartshistorisk Selskap) og Odd Magnus Heide Hansen og Johan Ottesen sine bøker om ishavsskuter nyttå.

Samansette namn med is- som første stavning:

Ei rekke ishavskuter har hatt samansette namn med is- som første stavning: Isblink, Islys, Isblomsten, Isbjørn I, Isfjell, Isfuglen, Ishav, Isrypen, Isrypa, Isspurven, Isstjernen, Istind – og truleg mange fleire.



Istind. Foto: Ishavsmuseets arkiv

Isfjell (Ex Birkild) var eit av skutene som gjekk ned i orkan sørvest av Island på oversegling til Newfoundland i 1939. Bergingsaksjonen er fyldig omtalt av Trygve Nordanger i boka Dramaet i Nord-Atlanteren.

Isrype fanst i fleire variantar. Isrypen eksisterte i tida 1906-16 og høyrd heime i Brandal.

Isrypa høyrd heime i Balsfjord og Tromsø frå 1950 til 1973.

Isstjernen representerar framleis ei uløyst gåte. I 1924 høyrd skuta heime i Tjørvåg, og i romjula det året gjekk skuta frå Tjørvåg til Ålesund for å hente salt. Men til Ålesund kom skuta aldri. Derimot vart ho funnen i uskadd stand drivande utanfor Harøy i Romsdal. Mannskapet på åtte mann var borte, og til nå har det ikkje vore mogleg å finne ei påliteleg forklaring på kva som hadde hendt med dei.

Skipsbyggjarane:

Ved ein del høve fekk fartøy namn etter skipsbyggjarane eller nokon i skipsbyggjarane sine familiar. Det kunne det sikkert vere fleire grunnar til. Men det var ikkje mange ishavsskuter som fekk namn etter båtbyggjarane. Dei vi kjenner til var Nils Liaaen, bygt hos A. M. Liaaen MV i Ålesund, Skandfer, bygt hos Nils Skandfer i Kulstadsjøen (nå Mosjøen), og Johan Drage, bygt hos Johan Drage på Rognan.

Skandfer var ei av ishavsskutene som gjorde teneste i erstatningshurtigruta mellom Tromsø og Finnmark under andre verdskrig. Eitt av dei første åra etter andre verdskrig gjorde skuta også teneste som sysselmannsfartøy på Svalbard.

Funksjon og målsetjing:

Nokre skutenamn fortel meir eller mindre klart kva som er fartøyet sitt formål: Fangstmand, Veidemann, Veiding, Pels, Selfisk, Nordsyssel (Sysla), Polarsyssel.

Namna fortel at Nordsyssel og Polarsyssel er, eller har vore, tenestefartøy for sysselmannen på Svalbard. Då sysselmannen fekk sitt eige tenestefartøy tidleg på 1950-talet, fekk fartøyet namnet Sysla. Men etter kort tid vart det klart at det allereie fanst eit norsk handelsfartøy som bar nettopp det namnet. Derfor vart namnet på sysselmannsfartøyet endra til Nordsyssel.

Også Polarstar av Brandal gjorde teneste som sysselmannsfartøy på leigebasis, - men utan at namnet på skuta vart endra. Etter Polarstar fekk Rieber-skuta Polar Circle (ex Polarsirkel), også den på leigebasis, oppdraget som sysselmannsfartøy. Då vart namnet på skuta endra til Polarsyssel. Etter Polarsyssel skaffa

sysselmannen seg eit eige fartøy som fekk det tildegar brukte namnet Nordsyssel.

Manns- og kvinnenamn:

Mange ishavsskuter fekk kvinne- eller mannsnamn: Arild, Thor, Håkon, Asbjørn, Aslak, Dag, Fridtjof, Harald, Leidolf, Berntine, Fredrikke, Gjøa, Minna, Malula, Anna, Anni I, Gunhild, Helga, Marta, Hulda, Johanne Karoline, Randi, Kari (Veslekari), Mari (Veslemari).



Malula

Ein del – truleg ganske mange - av desse skutene fekk namn etter personar i nær familie med tingarane. Det gjaldt Gjøa, som fekk namn etter kona til tingaren av skuta. Det gjaldt også Malula, som fekk namn etter dotter til ein av tingarane, russaren Mikhail Rostsjakovski.

Rostsjakovski var ein russisk adelsmann og offiser som flykta frå Russland i samband med revolusjonen i 1917. Han slo seg ned i Espevær i Sunnhordland og innleidde samarbeid med fiske- og fangstreiar Berner Garvik i Espevær. Ei av skutene deira fekk namnet Malula. Det er oppkalling etter dotter til Rostsjakovski. Ho heitte Maria og hadde tilnamnet Malula. Andre skutenamn hadde svakare tilknyting til familieforhold – eller kanskje ingen. Skutenamn som Veslekari og Veslemari (og Vesleper) kan like gjerne ha blitt inspirert av namn frå folkeviser.

Religion/mytologi/overtru:

Sjøfolk og ishavsfolk vart ofte rekna som litt overtruiske. I alle fall var det nokså uvanleg å segle ut på ein fredag, ein dag som vart rekna som ulykkesdag. Frå overtru kjenner ein

omgrepet havfrue som eit vesen i det maritime. Det gav også opphav til skutenamnet Havfruen.

Frå nordisk mytologi har ishavsskuter fått desse namna: Odin, Sleipner, Gungnir, Gjallarhorn, Ægir, Aarvak.

Ægir er lett å forstå som skutenamn. I norrøn mytologi var det namn på havguden. Også Gungnir let seg forstå som skutenamn. I mytologien var det Odin sitt magiske spyd – venteleg også godt brukbart som harpun!



Gungnir.

Det er verre å forstå kvifor hestenamn frå mytologien vart brukt som skutenamn. Ordet hest og namn og nemningar i tilknyting til hest er tradisjonelt tabu på sjøen fordi det tyder ulykke. Sleipner har vore namn på ei lang rekke fartøy, også fleire ishavsskuter. Ei av dei var eitt av pionerfartøya frå Sunnmøre i 1898, med Jonas Fuglevik som skipper. I mytologien var Sleipner (Sleipnir) Odin sin hest med åtte bein.

Aarvak skal i mytologien ha vore ein hest som drog sola over himmelvelvingen. (Ei anna sak er at i ishavsmiljøet har folkehumoren gjort skutenamnet Aarvak heller lite mytologisk ved å lese det baklengs: 'Kavrå').

Vanskelegast å forstå som skutenamn er kanskje Gjallarhorn. Det var i mytologien guden Heimdall sin lur. Det var den han skulle bruke til å varsle ranarok. Ikkje heilt lett å forstå at nokon ønskte å dra på ishavet med ei skute med slikt namn. Namnet har også ved ein del høve vorte feilskrive som Hjallarhorn.



Fortuna på fangst i Vesterisen 1958.

Frå antikk mytologi har ishavsskuter fått desse namna: Aurora, Ceres I, Neptun, Fortuna, Hercules, Minerva, Venus.

I romersk mytologi av Aurora gudinne for morgenrauden, og Ceres var gudinne for kornavling og åkerbruk. Fortuna var gudinne for lagnad og særleg for lykke og hell. Herkules er ei fornorska form for Hercules, som igjen var eit latinsk namn på den greske mytologiske helten Herakles, son til den greske guden Zevs.

Minerva var i romersk mytologi gudinne for visdom, forstand, handverk, kunst og vitskap. Neptun var eit svært nærliggjande skutenamn, sidan han var gud for hav og sjøfart. Venus var gudinne for kjærleik. Namnet vart også brukt på ei ishavsskute. Men mange vil sikkert knyte det namnet til ein av englandsbåtane til Det Bergenske Dampskipsselskap (BDS).

Skutenamn med klart kristent preg er sjeldne: Enos, William Booth, Salvator.

Foto: Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv

Skutenamnet Enos kan vere henta frå Det gamle testamentet i Bibelen. Hammerfest-skuta William Booth var oppkalla etter skiparen av Frelsesarmeene. Ved einskilde høve har dette namnet dukka opp på trykk på ein måte som meir liknar på lydskrift: Viljam Butt.

Salvator er latin og tyder bergar, frelsar – med klar tilknyting til Bibelen. Det var namn på den kjende slepe- og bergingsbåten Salvator som ein del sesongar gjorde teneste som hjelpestkip for fangstskutene i Vestisen.

Hell, lykke og heimlengt:

Nokre skutenamn peikar klart i retning av lykke, idyll og heimlengt: Heim, Heim I, Heimen, Heimen I, Heimland I, Success, Lunheim, Lysglimt Enighet, Fortuna, Harmoni. Ikkje unaturleg å ha heimkoma som det endelege mål når ein segla ut på eit heller farefullt tokt.

Det kanskje mest typiske dømet på slike namn var Fortuna, som tilhøyrde Rieber og var registrert i Tromsø. Sjølv om skuta hadde namn



Frithjof. Foto: Ishavsmuseets arkiv

etter den romerske gudinna for hell og lykke, møtte skuta lagnaden i isskruing i Vestisen, ho også. Endå meir paradoksalt virka namna til Heim og Lunheim som i orkan i Vestisen i 1917 forliste med heile mannskapa.

Norsk historie:

Ein del namn frå norsk historie har vore mykje bruk som fartøynamn, - kanskje så ofte at namna har mist litt av særpreget sitt. Somme tider har det vore vanskeleg å identifisere fartøy ut frå namn. Blant desse finn ein også nokre ishavsskuter: Viking, Drot, Sverre, Hird, Hanseat, Tordenskjold, Fridtjof (Frithjof), 7de Juni, Håkon, Maud, Olav.

Viking, kong Sverre og Tordenskjold er kjende namn og omgrep frå norsk historie. Det same er 7de Juni, Håkon, Maud og Olav. Desse fire siste har klar tilknyting til unionsoppløysinga i 1905 og den nye norske kongefamilien.

Drot er gammal skrivemåte for drott, som tyder konge. Skuta med det namnet hørde lenge heime i Hammerfest. Ho vart bygt hos

Skaaluren i Rosendal i 1906, som seglkutter. Siste tida før forliset bar skuta namnet Is-Ola.

Kong Haakon skrev namnet sitt med dobbel aa i staden for å. Det var etter si tids rettskriving, - kanskje også litt med tanke på internasjonale kontaktar, til dømes kongen sin britiske svigerfamilie. Same skrivemåte blir brukt av kongen sitt oldebarn, nåverande kronprins Haakon Magnus.

Men ishavsskuta som bar kongenamnet hadde så vidt vi veit skrivemåten Håkon, med å.

Hird var i middelalderen kongen sitt krigsfølgje, livvakt og hoff. Denne nemninga var etter alt å dømme bakgrunn for namnet på skøyta som Jonas Karlsbakk frå Mauseidvåg og hans folk brukte på overvintringsekspedisjonen til Nordaust-Grønland i åra 1927-29. Skøyta hadde namnet Hird også før ho vart innkjøpt for ekspedisjonen. Hird dreiv på land og vart slått til vrak i ein storm kort tid etter at ekspedisjonen var komen til Nordaust-Grønland. Dei fleste av ekspedisjonsdeltakarane kom heim med Veslekari i 1929.



7de Juni. Foto: Ishavsmuseets arkiv

Under andre verdskrig vart ordet hird tatt i bruk som nemning på Nasjonal Samling sine politiske tropper og Vidkun Quisling si livvakt. Skøyta Hird og Quisling sine politiske tropper hadde ikkje noko å gjere med kvarandre, - anna enn eit felles opphav til namn og nemning tilbake i middelalderen. Skøyta Hird hadde gjort si gjerning og deretter blitt knust i ein storm nærare seks år før Nasjonal Samling vart skipa, og fire år før Vidkun Quisling vart forsvarsminister – i Peder Kolstad si bondepartiregjering.

Folkediktning:

Nokre skutenamn har utgangspunkt i norsk folklore og folkediktning. Askelad I er typisk i så måte. Dei fleste kjenner Espen Askeladd i folkeeventyra. Skutenamnet var Askelad I – med berre ein d og romortal I. Askelad I vart i ishavsmiljøa også omtalt som Askeladden – med dobbel dd og namnetaket romortal I uttalt som – en, altså som bøyingsending i bunden form eintal hankjønn.

Andre skutenamn med utgangspunkt i norsk folkediktning var truleg dei som hadde førestaving med Vesle-: Veslekari, Vesleper, Veslemari, Vesletruls, Veslemor, Veslemøy osv.

Namn frå andre språk:

I Ishavsmuseet sitt fartøyregister finst også nokre skuter med utanlandske namn, mykje godt alle er engelske: Autumn, Excelsior, Onward, Blueback, Blue Jacket, Stairs, Success, Susan, Queen of the Fleet, Wild

Flower, Whitecoat, Wyatt Earp, William Booth (Viljam Butt), Quest, Polarquest, Sjannøy (Shannon), En Avant. Dei fleste skutene med utanlandske namn hørde heime i Nord-Norge.

Excelsior er latin og tyder høgare/mot høgda. Det var namn på ei skute frå Gratangen tidleg på 1900-talet. Namnet vart også skrive Exelcior og Exelsior. Er det rart at det vart forvirring om skrivemåten på namnet?

Whitecoat tyder det same som Kvitungen, og det var ei tid namn på ei skute som gjennom tidene bar mange ulike namn. Mest kjend var vel skuta på 1930-talet under namnet Isbjørn I. I 1936 utførte Isbjørn I den årlege avløysings- og forsyningsturen til Nordaust-Grønland for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser og Arktisk Næringsdrift AS.

William Booth hadde, som nemnt, namn etter grunnleggjaren av Frelsesarmeens.

Wyatt Earp vart bygt på Bolsønes i Molde og fekk namnet Fanefjord. Skuta var opphavleg ikkje ishavsskute. Men på 1930-talet var skuta ekspedisjonsfartøy for to amerikanske ekspedisjonar til Antarktis under leiing av Lincoln Ellsworth. Til desse ekspedisjonane fekk skuta namn etter den amerikanske westernhelten Wyatt Earp.

Quest er eit engelsk ord som tyder søker eller leitung. Skuta med det namnet hadde ei spesiell historie. Ho vart bygt hos Lindstøl i Risør i 1917 og fekk namnet Foca I. Etter få år vart skuta kjøpt av den britiske polarforskaren Sir Ernest Shackleton til bruk som ekspedisjonsfartøy på Shackleton sin tredje ekspedisjon til Antarktis. Shackleton sjølv døydde om bord i Quest i Grytviken på Sør-Georgia i 1922. Etter det enda skuta opp hos Schjelderup-reiarlaget i Bodin. Reiarlaget hadde hand om skuta og dreiv henne i ishavsfangst og ekspedisjonar heile tida fram til ho forliste ved Newfoundland i 1962.

I 1949 fekk Schjelderup-reiarlaget bygt ei ny skute ved Søviknes Verft i Haram. Skuta fekk namnet Polarquest. Eigentleg skulle skuta erstatte den krigsforliste Selis (ex Malula) og

skulle derfor få namnet Selis. Men reiarlaget fann å ville vidareføre det tradisjonsrike namnet Quest, og derfor fekk den nye skuta namnet Polarquest.

Eit anna tilfelle av framandspråkleg namn var Tromsø-skuta Ringsæl. I 1938 vart skuta kjøpt av den pengesterke og eksentriske franske grev Gaston Micard frå Paris. Han brukte skuta som ekspedisjonsfartøy på ei overvintring på Micardbu langt nord på Nordaust-Grønland vinteren 1938/39. Til den turen fekk skuta det franske namnet En Avant – som tyder fram/framover. Om ide til namnevalet kunne vere henta frå Fridtjof Nansen si Fram, er uvisst – men neppe utenkjeleg.

Micard hadde med seg den tidlegare eigaren av skuta Karl Nicolaisen som skipper og ekspedisjonsdeltakar. Etter ekspedisjonen fekk Nicolaisen skuta tilbake frå den velsituerte greven, - så vidt vi veit mykje godt kostnadsfritt. Då fekk skuta tilbake det tidlegare namnet Ringsel, då med ein ø i staden for æ. Den same skuta var ei av dei fem som møtte ein tragisk lagnad i orkanen i Vestisen i 1952.

Sjannøy av Ulsteinvik hadde namn etter Shannonøya (Shannon Island) på Nordaust-Grønland. Dei sunnmørske pionerane – ikkje alltid så stø i engelsk – omforma somme engelskprega namn til ei namneform som var lettare å uttale i sunnmørdsdialekt. Slik også med Shannon/Sjannøy.

(Fjerde og siste del kjem i neste nummer av bladet).



Sjannøy. Foto: Nupen, Ishavsmuseets arkiv

Tanker omkring turisme og bjørnefare på Svalbard.

Av tidligere fangstmann Per Johnson.

Innledning.

Sommeren 1995 opplevde vi flere alvorlige ulykker i forbindelse med møte mellom menneske og isbjørn på Svalbard. Da jeg kom hjem, skrev jeg et brev til sysselmannen, som blir gjengitt nedenfor.

Jeg vil gjerne legge til at forholdene i dag (2011) har forandret seg. Det er påvist store koncentrasjoner av menneskeskapte miljøgifter i isbjørnene.

Det er også konstatert at isen i polarområdene minker i faretruende grad. Dette er forhold som kan virke svært negativt på isbjørnens framtid.

Hitra august 2011 Per Johnson

Her kommer brevet:

Fra Per Johnson,

Helgebostadøy

7243 Kvenvær
Hitra 1995

Til sysselmannen på Svalbard 9170 Longyearbyen

Det er klart for enhver at det må bli nye retningslinjer for ferdsel i terrenget, og islandsetning av turistgrupper og forskere på Svalbard. Med tre år som fangstmann før bjørnefredningen, og med to sesonger som fører av skip i passasjerfart på Svalbard, burde jeg være meningsberettiget.

Kombinasjonen av intensiv turisme og vern av en stor rovdyrart er ikke enkel. Jeg vil gjerne komme med noen tanker jeg har gjort meg.

Antall møter mellom menneske og bjørn har økt kraftig. Det gir tilsvarende større risiko for

at noe skal skje. Dette skyldes to ting: flere mennesker spredd over deler av Svalbard, som før lå øde, og at bjørnen ofte påtreffes på steder hvor den tidligere var svært sjeldent. (Vest-Spitsbergen).

Hva er årsaken til at bjørnen streifer i nye områder? Det kan være næringstrekk, søk etter føde på grunn av økt bestand, mindre sel eller begge deler. Eller er det uvanlige isforhold som gjør at bjørnen rett og slett er blitt akterutseilt av isen og har blitt igjen på land?

Kan det være at bjørnen ikke lenger ser mennesket som spesielt truende og skremmende, av den grunn at aggressjon fra mennesket ikke har forekommet på over 20 år? Det er ikke godt å vite hva en dyreart registrerer.



Tidligere fangstmann Per Johnson

Da jeg lå som fangstmann på østkysten, kom vi kun ut for angrep av bjørn når dyrene var beskutt og skadet. Likeså hvis en unge hadde gått i et selvkudd og moren var uskadd. Gang på gang opplevde vi følgende: for å komme fram mellom hytta på Andreætangen og Negerpynten på Edgeøya før fjordisen la seg om høsten, måtte vi gå på «landkallen» under brattfjellet. Det er en smal isbrem som danner seg langs fjæra. Den kan være mindre enn fem meter bred. Vi strevet oss fram mot kulingen i mørke og snødrev. Bjørnen hadde også sin

ferdselsvei her på landkallen. Ofte så vi på spor i snøen at han hadde kommet på motsatt kurs med vinden inn bakfra. En skulle tro at dyret da ville ha problemer med å oppdage at et menneske nærmet seg. Likevel viste avtrykkene i snøen at bjørnen hadde hivd seg rundt og løpt tilbake der han var kommet fra. Erfaringer fra den gang gir et bilde av et dyr som gjorde hva som helst for å komme unna sin verste fiende; mennesket.

Men av og til tok selvfølgelig nysjerrigheten overhånd. Han måtte undersøke hva slags skapning som før og sprang i isen!

En annen og mer sannsynlig årsak til at bjørnens adferdsmønster nå har forandret seg, er at uredde dyr som ikke lot seg skremme, var de første som ble skutt i den tiden det ble drevet ordinær fangst. Skye, redde og forsiktige dyr holdt seg unna både jegere, selvkudd, hunder og hytter. De uredde dyrene fikk altså i liten grad være med å videreføre slekten. Dette har åpenbart endret seg etter fredningen.

En vårdag satt jeg oppe i Fuglefjellet og skjøt alker. I kikkerten fikk jeg se en bjørn komme gående på fjordisen. Jeg skjønte at han ville komme til å krysse mitt skispor og fulgte spent med. Idet han satte nesen ned i skisporet, kastet han seg rundt og løp av alle krefter mot råkkanten lengre ute. Jeg så ham hoppe på havet og svømme utover så lenge jeg kunne se ham. Han hadde nok dårlig erfaring med mennesker!

Hvilke tiltak kan iverksettes for å redusere problemene? Forslaget fra lokale jegere av Bastesen-typen må selvfølgelig avvises. Det går ut på fri jakt. Skal en løse vanskelighetene på den måten, vil jo ishavet måtte renskes for isbjørn.

Geværet gir ofte en falsk trygghetsfølelse. Selv om du kan skyte blink på skytebanen, sier det absolutt intet om hvordan en vil reagere hvis en bjørn så stor som en fjordhest brått fyker på deg.

Som skipper på passasjerbåt har jeg mange ganger spurt reiseledere om hva de tror skjer hvis de skyter på en bjørn. Svaret er ofte: jo, da dør den. Jeg har måttet skuffe vedkommende med å si at i svært mange tilfelle blir bare bjørnen dobbelt så aggressiv og dobbelt så rask etter å ha fått et skudd i seg. Spørsmålet den ansvarlige må stille seg er om han vil klare å stå der og sette inn skudd nummer to og tre. Kanskje vil han hive børsa og springe. Svaret på dette spørsmålet får man ikke uten å prøve, og det kan koste dyrt.

Mitt forslag er følgende: så lenge passasjerene er om bord i skipene, er de trygge. Ved ilandsetting må de alltid gå samlet og ha med seg en skytter. Det må være en person som er vant med storvilt og storviltjakt. Hvis det er vanskelig å skaffe nok slike folk, kan det løses ved at det fastsettes noen faste ilandstigningssteder for passasjerer. Der stasjoneres det en jeger eller oppsynsmann. Denne personen kan jo ha andre oppgaver i tillegg. Viltoppsyn, innrapportering av lovbrudd som forsøpling osv. På samme måte som sysselmannen utplasserer sommerinspektører, bare at personer og geografiske steder må velges etter andre prinsipper.

Jeg mener videre at bjørn som slår seg til nær bebyggelse, på søpleplasser og lignende, bør avlives i stedet for å bedøves og forflyttes i det uendelige. Lettvint tilgang på mat glemmes ikke av en bjørn. Slike kunnskaper videreføres til ungene.

En sak som også bør nevnes, er avstanden mellom bjørn og skytter i det første skudd faller. I den tid vi drev regulær fangst, ble ca 100 meter betraktet som passelig hold. Hvis den person som har ansvaret for en gruppe turister skyter på en avstand på 100 meter, vil han få problemer med å bli trodd når han påstår at dyret oppførte seg truende. Hvor nær skal han la bjørnen komme? Vil han kunne stoppe en bjørn som ruser på fra 20 meters avstand? En skulle tro at ansvarlige myndigheter mener det når bæretillatelser for pistol til selvforsvar gis.

Jeg foreslår at det snarest oppnevnes et arbeidsutvalg som består av personer med kompetanse på følgende områder: isbjørnens adferd og biologi (ved en biolog); isbjørn før fredningen i 1972 (ved en erfaren tidligere fangstmann); reiseliv og turistnæring (ved representant for turistnæringen).

Det skisserte utvalg bør beskjefte seg med følgende spørsmål: årsaker til at bjørn ferdes i områder hvor den før ikke fantes; adferdsendring i forhold til mennesker; forebyggende tiltak; de juridiske forhold omkring uheldige utfall av møte mellom bjørn og menneske(menneske eller bjørn skadd eller drept); utforming av et nytt regelverk for ferdsel i utmark på Svalbard.

Jeg ser frem til et snarlig svar på denne henvendelsen, og står gjerne til tjeneste med ytterligere opplysninger.

Med hilsen Per Johnson



Plukkfangst:

Rockartisten Joan Jett var på Oslo-visitt i juni år og nytta høvet til protestestere mot selfangsten. Ho overleverte eit brev til Justidepartementet. Ho reagerer på at Noreg og Kanada går til sak mot EU sitt forbod mot sal av selprodukt. Artisten vil ha slutt på dyrplageriet. Ho opplyste at ho er dyreelskar og mot all form for selfangst.

Joan Jett tilhører ei veksande gruppe internasjonale kjendisar som tek avstand frå selfangsten. Gruppa tel namn som Kelly Osbourne, Pamela Andrson, The Sounds og Iggy Pop.

*Vi gratulerer Ishavsmuseet
Med 30 års jubileet!*



Newfoundlandsfeltet 1949

Av Magnus Sefland

Interessante fotografi frå newfoundlandsfeltet i 1949:

Redaksjonen i Isflaket fekk for ei tid sidan oversendt fleire interessante fotografi frå fangstsesongen ved Newfoundland i 1949. Utlånar av fotografia var Roy Myrseth i Vannareid i Karlsøy i Troms. Han har fotografia etter far sin, som i 1949 var fangstmann på Quest.

Granne til Roy Myrseth i Vannareid er Kjell-G. Kjær, driven polarhistorikar og i mange år ein nær venn av Ishavsmuseet i Brandal. Kjær fekk hand om bilda i samband med arbeid med årbok for Karlsøy. Han såg med ein gong – heilt rett – at dette også hadde interesse for Isflaket og Ishavsmuseet i Brandal. Han sytte for at fotografia vart oversendt til Brandal. Stor takk går til både Roy Myrseth og Kjell-G. Kjær.

Tre skuter på eitt fotografi: I førre nummer av Isflaket presenterte redaksjonen eit fotografi av tre skuter i lag – alle med baugen meir eller mindre rett mot fotografen. Lesarane vart bedt om å hjelpe til med å identifisere skutene.



Etter ein del diskusjon i redaksjonen trur vi at skutene er, frå venstre Veslekari av Vartdal, Isflora av Brandal og den kanadiske skuta Illinois av Halifax. Foto frå Roy Myrseth

Veslekari: Skuta vart levert frå byggjeverkstaden i Asker i 1918, som ei av dei

største og mest sterkebygde skutene fram til då. I 1949 hadde Veslekari bak seg fangst i Kvitsjøen og Vestisen, ei rekke ekspedisjonar og bergingsaksjonar på 1920- og 1930-talet, og forsyningsinnsats i andre verdskrig – alt med dampmaskin som framdrift.

I 1949 hadde Veslekari fått dieselframdrift, ein Crossley på 600 hk, og kunne for første gong gjere turen over havet til Newfoundland (Ottesen 2001).

Skipper på Veslekari i 1949 var Einar Liavåg fra Brandal. Han hadde ishavsblokk i årane. Faren var Severin Liavåg, som var skipper og ekspedisjonsleiar på overvintringsekspedisjonen med Floren til Nordaust-Grønland i 1908/09. Einar sjølv var matros på Norvegia ved omseglinga av Antarktis i 1930/31. Ved overseglinga til Newfoundland i 1939 var Einar andreskyttar på Polaris. Ved berginga av folka frå Saltdalingen var Einar hamlemann i fangstbåten som i stormveret rodde over til vraket av Saltdalingen og tok sju mann i to vendingar (Nordanger 1980).

1949 var også
året då
stålskuta
Polarstar av
Brandal var ny
på fangst ved
Newfoundland
. Polarstar var
den gong ei
nyvinning på
fleire måtar:
stålskute med
fryseri i
lasterrommet.



Skipper Einar Liavåg

Men skipper Kristoffer Marø og førsteskyttar Sigmund Bøe var usikre på stabiliteten til skuta. På tida for utreise var det stormver vest i havet. Polarstar gjekk til Haugsholmen like nord for Stadlandet og stoppa der for å vente på rolegare ver. Men så høyrde dei på radioen at Veslekari og Einar Liavåg hadde gått ut, trass i

veret. Då vakna konkurranseånda i Marø, og Polarstar la også i veg. Med den nye skuta kunne dei ikkje la seg slå av gamle Veslekari. Begge skutene fekk bryne seg på uveret, men utan at det vart dramatisk (Bøe: personleg fråsegn).

Newfoundlandsturen med Veslekari i 1949 vart den siste for Einar Liavåg, og den einaste som skipper. Han døydde av sjukdom om hausten same året.

Isflora: Denne skuta var den andre som bar Isflora-namnet. Den første Isflora heitte opphavleg Isflaamann og var ei av dei mange som kom til i oppgangstida under første verdskrig. Skuta enda sine dagar i forlis under andre verdskrig. Ei ny Isflora vart levert frå Lindstøl i Risør i 1948 og var såleis ute i sin andre fangstsesong i 1949 (Ottesen 2007).

Skipper på Isflora i 1949 var Knut Johannessen frå Gåseid i Borgund. Før andre verdskrig var han styrmann og førsteskyttar hos Kristoffer Marø på Polarbjørn i fleire år. På same måte som Einar Liavåg var Knut Johannessen ein sentral aktør i berginga av folka frå Saltdalingen i 1939. Han var hamlemann i fangstbåten frå Polarbjørn som tok elleve mann frå vraket av Saltdalingen i tre vender (Nordanger 1980).

Illinois: Frå bilda ser Illinois ut til å ha fasong som ein sidetrålar. Tønna, plassert i ein heller låg rigg, forsterkar inntrykket av at båten eigentleg ikkje var noka tradisjonell ishavsskute. Etter krigen kom båten i eige hos Christensen Canadian Enterprises (Hovudkontor var i New York, og hovudinteressent var Lars Christensen i Thor Dahl-reiarlaget i Sandefjord).

Etter krigen overtok Christensen Canadian Enterprises tre fartøy som erstatning for tonnasje som hadde gått tapt under krigen. Dei tre båtane hadde under krigen vore i bruk som minesveiparar. Drift av Christensen-båtane i fiske og selfangst vart lagt til Karlsen Shipping Co (Karl 'Kalle' Karlsen, utflytt brandaling) i Halifax. Dei tre båtane var: Notre Dame (b. 1929, namn frå 1949 Truls). Fordham (b. 1930,

namn frå 1949 Titus, frå 1960 Beater). Illinois (b. 1931, namn frå 1949 Tem). Alle tre vart bygt ved Bath Iron Works i Bath i Maine, USA (Røren: notat).



Illinois. Foto frå Roy Myrseth

Ein ukjend museumsbesökande ved Ishavsmuseet i Brandal meinte ein gong å kjenne desse båtane og omtalte dei uformelt og lett nedsetjande som 'blekkboksane hans Kalle'.

I 1949 fekk Christensen Canadian Enterprises levert nybygget Theron frå James Lamont I Glasgow i Skottland. Fartøyet hadde mykje til felles med Polarstar: same byggjeverkstad og tenkt til same type fart, nemleg selfangst, frysefart og ekspedisjonar. Ved første augekast kunne dei to skutene fortone seg som nokså like. Men Theron var ein del større enn Polarstar. Nokre år seinare fekk reiarlaget Theta, meir på storleik med Polarstar (Røren: notat).

Skipper på Illinois i i fangstsesongen i 1949 var Harald Marø, ein av dei fire sønene til Kristoffer Marø som alle vart ishavsskipperar. Då den nybygde Polarstar vart henta frå Skottland hausten 1948, var Kristoffer skipper, sonen Harald førstestyrmann og Sigmund Bøe andrestyrmann. Men i løpet av vinteren drog Harald til Canada for å overta som skipper på Illinois. Bøe rykte opp til førstestyrmann på Polarstar. I april 1949 var Harald på fangstfeltet ved Newfoundland som skipper på Illinois (Bøe 1990).



Tre selfangstskipperar i samtale på skipperlugaren til Isflora på Newfoundlandsfeltet 1949. Frå venstre: Knut Johannessen, Isflora, Kristoffer Marø, Polarstar, og Harald Marø, Illinois. Foto: Ishavsmuseets arkiv.

Under andre verdskrig segla Harald Marø ute. Ved freden i 1945 var familien heime uvitande om kvar han var - ja, om han i det heile var i live. Det gjekk så lang tid etter fredsslutninga utan at han gav livsteikn frå seg, at familien begynte å sjå i augene at han kanskje var omkommen. Men så dukka han opp i beste velgåande (Landmark: personleg fråsegn). Og det tok ikkje lang tid før han avanserte til både styrmann og skipper på ishavsskuter. På vårvinteren 1949 var han altså skipper på Illinois i fangst ved Newfoundland. Ein del år seinare var han skipper på Theron (Røren: notat).

Under det internasjonale geofysiske året 1957-58 var Theron i teneste for den internasjonale Antarktis-ekspedisjonen som kryssa

kontinentet frå Weddellhavet til Rosshavet via Sørpolen. På ein del av ekspedisjonen hadde Harald Marø den newzealandske Mount Everest-erobraren Sir Edmund Hillary med som ekspedisjonsdeltakar om bord i Theron (Landmark: personleg fråsegn).

Quest: Skuta vart levert frå Lindstøl i Risør som dampkutter med namnet Foca I i 1917. I eige hos den britiske polarforskaren Sir Ernest Shackleton fekk skuta namnet Quest. Skuta hadde same namnet heile resten av si tid. Det meste av tida var Quest i eige hos Schjelderups Sælfangstrederi på Skånland i Bodin. I 1947/48 gjekk Quest gjennom ei større ombygging og fekk skroget omforma frå kutter til kryssar. I 1949 var Quest mykje godt ny på feltet i sine nye kryssarfason.

Skipper på Quest i 1949 var Ingvardt Johannessen frå Straumsbukta i Troms. Skipper på Quest var i mange år Ludolf Schjelderup. Men frå 1947 til 1949 var Schjelderup mykje opptatt med å administrere to omfattande



Quest. Foto frå Roy Myrseth

byggjetiltak. Quest vart modernisert og ombyggt frå kutter til kryssar ved Gravdal i Sunnhordland i 1947/48. Schjelderup og samarbeidspartner Austad i Tromsø fekk også bygt ny skute som erstatning for den krigsforliste Selis. Nyeskuta vart levert frå Søviknes i Haram på Sunnmøre i 1949 med namnet Polarquest. Schjelderup tok sjølv over nyeskuta og overlet Quest til Ingvardt Johannessen (Topp: personleg fråsegn).

Sommaren 1949, etter at den første Polarbjørn hadde brunne og før den andre Polarbjørn var levert frå Bolsønes, utførte Quest den årlege avløysings- og forsyningsturen til Nordaust-Grønland for Norsk Polarinstittut og Arktisk Næringsdrift AS.

Ingvardt Johannessen var vide kjend under tilnamnet 'Snusen'. Forklaringsa på tilnamnet var enkel: stort forbruk av snus – og hyppige snusklyser frå tønna når han stod der (Ytreland 2010).

Polarbjørn: Skuta vart levert frå skipsbyggjar Nils Jakobsen i Narvik med namnet Polarbjørn i 1919. På 1930-talet, i eige hos Peter S. Brandal og Martin Karlsen i Brandal, vart Polarbjørn mykje brukt til ekspedisjonar til Nordaust-Grønland for Norges Svalbard- og Ishavundersøkelser (NSIU) og Arktisk Næringsdrift AS. Polarbjørn var leiarfartøyet då norske fangstskuter tok i bruk fangstfeltet ved Newfoundland i 1938. Under andre verdskrig var skuta i teneste for det amerikanske militæret på ekspedisjonar og fraktoppdrag i det arktiske Nord-Amerika, ved



Polarbjørn i brann. Foto frå Roy Myrseth

Grønland og Island. Mangeårig skipper på skuta var Kristoffer Marø. På slutten av 1940-talet overtok Henrik Marø, ein av sønnene til Kristoffer Marø, som skipper. Polarbjørn hadde i alle år ein donkeykjel på maskinrista. Før newfoundlandsfangsten i 1949 vart kjelen flytt ned til maskinrommet og utstyrt med ny oljebrennar. Etter flyttinga var isolasjonen mot treverket for dårlig. Det var grunn til at det på fangstfeltet oppstod brann i maskinrommet. Skuta brann heilt ut og sokk. Fleire skuter kom til og deltok i forsøk på å sløkkje brannen. Først var Illinois. Det vart eit dramatisk brødremøte mellom skipperane Henrik Marø (Polarbjørn) og Harald Marø (Illinois). Berre litt seinare kom tredje bror Bernt Marø (Eskimo) og Einar Liavåg (Veslekari) til (Nordanger 1980). Dei 25 frå Polarbjørn gjekk om bord i Illinois.

Då Polarbjørn brann, hadde Herøyfjord allereie starta heimturen. Etter oppkalling på radio snudde Herøyfjord tilbake til fletet og henta Polarbjørn-mannskapet. På heimturen vart det meir dramatikk ved at Herøyfjord fekk slagseite og forliste i Norskehavet.

Herøyfjord: Skuta var ein av fleire isgåande slepebåtar som tyskarane bygde under krigen for teneste i norske farvatn. Båten vart levert frå Aker i Oslo i 1942 med namnet Fættenfjord. Etter krigen overtok Herøy-reieren Rolf Ervik båten og ga den namnet Herøyfjord. Båten vart sett inn i kolfart på Svalbard og transport for gjenreisinga i Finnmark.



Herøyfjord. Foto frå Roy Myrseth

I 1949 vart Herøyfjord bortleigd til Brødrene Jakobsen i Tromsdalen for fangst ved Newfoundland. Herøyfjord tok rekordfangst. Men skuta var därleg utrusta for oversegling med ei slik last. Tankane i lasterommet var for små og laga for mindre skuter. Dei rakk berre litt over halvparten av romhøgda. Uspekka skinnlast var plassert på toppen av tankane, med altfor därlege langskipsskott. I Atlanterhavet forskauv skinnlasten seg i sjøgangen og vart ei tung og sleip masse. Mannskapet prøvde å berge situasjonen med å kaste skinn over bord. Skipperen avviste forslag om å gå til hamn på Island eller Færøyane. (Her har ulike informantar/referansar også litt ulike forklaringar på kvifor det ikkje vart søkt hamn, til dømes på Færøyane, i tide). Til slutt gjekk Herøyfjord ned i Norskehavet då skuta nærma seg norskekysten (Ottesen 2007).

Om bord hadde Herøyfjord både eige mannskap og mannskapet frå Polarbjørn, tilsaman 66 mann. Alle vart berga i ein dramatisk bergingsaksjon, der Brandal (skipper Martinus Brandal) og Flemsøy (skipper Peter P. Brandal) på heimveg frå Vestisen kom til og gjorde ein storinnsats.

Skipper på Herøyfjord var Guttorm Jakobsen, ein av dei mange ishavsfolka i familien Jakobsen frå Tromsdalen. Guttorm Jakobsen har i ettertid fått ein del kritikk for disposisjonar som gjorde at det gjekk som det gjorde med Herøyfjord (Ottesen 2007). Til gjengjeld var Jakobsen raus med ros til skipperane og mannskapa på Brandal og

Flemsøy for bergingsarbeidet som vart utført (Hansen 2000).

Guttorm Jakobsen var godt nøgd med Herøyfjord sine eigenskapar som fangstskute. Fartøyet hadde vist seg som både ein god sjøbåt og godt eigna i isen. Guttorm Jakobsen tok raskt kontakt med bror sin, disponent (og seinare stortingsrepresentant) Helge Jakobsen, om at familiereiarlaget burde sikre seg Herøyfjord sitt systerfartøy Lyngdalsfjord, som ein kunne rekne med hadde dei same eigenskapane i sjø og is. Lyngdalsfjord var etter krigen eit sjøsett, men elles uferdig fartøy i eige hos Direktoratet for fiendtlig eiendom.

Jakobsen-karane handla raskt. Dei kjøpte Lyngdalsfjord og fekk båten oppbygt som Norsel. Med Guttorm Jakobsen som skipper og broren Torgils Jakobsen som maskinsjef gjekk Norsel på ekspedisjonstur til Antarktis i samband med Maudheim-ekspedisjonen 1949-52. (Hansen 2000; Ottesen 2007).

To forlis på første tur: I skrivande stund, like etter at redaksjonen fekk desse bilda frå Karlsøy i hende (juni 2011), kom det melding om at pensjonert maskinsjef Lars Petter Brandal – 'Lassa-Pe' – frå Brandal hadde gått bort. Lars Petter var son til Karsten Brandal, som var førsteskyttar på Buskø og kom vekk ved Buskø sitt totalforlis i orkan i Vestisen i 1952 (A. Brandal: personleg fråsegn).

I 1949 var Lars Petter førstereisgut som smørjar på Polarbjørn. Han fekk sitt første forlis då Polarbjørn brann på fangstfeltet.

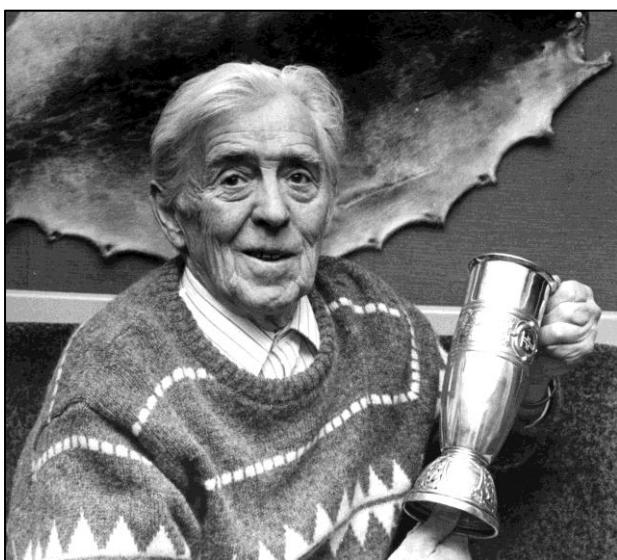
Då Herøyfjord forliste, vart alle om bord berga av vestisskutene Brandal og Flemsøy i ein dramatisk bergingsaksjon. Der fekk førstereisgut Lars Petter Brandal sitt andre forlis på førstereisturen.

To drama med ti års mellomrom: Fleire av dei som var i ansvarsfulle og krevjande posisjonar i tilknyting til forlisa til Polarbjørn og Herøyfjord – eller i alle fall i nærleiken - i 1949 hadde vore i liknande situasjonar i 1939. Den gomg – i 1939 – gjaldt det berging av 18 mann frå vraket av Saltdalingen i orkan i

Atlanterhavet. Det gir grunnlag for denne oppstillinga: Peter P. Brandal var i 1949 skipper på Flemsøy og var på heimveg frå Vestisen då han kom opp i Herøyfjord-forliset og vart ein sentral aktør i det vellykka bergingsarbeidet. I 1939 var han skipper på Polaris. Der var han ein sentral aktør i den like vellykka aksjonen med bering av folka frå Saltdalingen.

Einar Liavåg var i 1939 andreskyttar på Polaris. Den gong var han hamlemann i fangstbåten som rodde over til Saltdalingen og bera folk. I 1949 var han skipper på Veslekari og var ein av dei som deltok i forsøket på å sløkkje brannen om bord i Polarbjørn.

Henrik Marø var andreskyttar på Polarbjørn i orkanen i Atlanterhavet i 1939. Han var skipper på same skuta då ho brann ti år seinare. Etter å ha vorte skipbroten etter brannen, vart han ved Herøyfjord-forliset skipbroten for andre gong på same turen.



Skipper Henrik Marø. Foto: Ishavsmuseets arkiv.

Peder A. Brandal, 'Pea', var i 1939 fangstmann på Polarbjørn. Han var roar i fangstbåten som rodde over til Saltdalingen og bera folk. I 1949 var han førsteskyttar på Polarbjørn. Etter brannen vart han skipbroten, og ved Herøyfjord-forliset vart han skipbroten for andre gong.

Bernt Marø var skipper på Arktos i orkanen i 1939. Ei tid svarte ikkje Arktos på radioanrop, og skuta var den tida frykta forlist. Grunnen til radiotausheita viste seg å vere av radioteknisk art. I 1949 var Bernt Marø skipper på Eskimo og deltok i forsøket på å sløkkje brannen om bord i Polarbjørn.

Dei fleste av desse karane var på newfoundlandsfeltet i april 1940 og vart verande i Nord-Amerika i krigstida. Fleire av dei var med i fangst ved Newfoundland og i både sivile og krigsrelaterte transportoppdrag i farvatna ved det arktiske Nord-Amerika, Grønland og Island.

Største og viktigaste skilnaden mellom hendingane i 1939 og 1949 var at i 1949 gjekk det ikkje med menneskeliv. Det gjorde det i 1939 ved at heile mannskapet på 18 mann omkom ved forliset til Nyken av Gratangen.

Referansar

Informantar:

Arnljot Brandal, Sigmund Bøe, Alester Hansen, Kjell Helgesen, Henrik Landmark, Tomas Solheim, Tore W. Topp, Ivar Ytreland.

Arkivalia:

Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister. Ole-Christen Røren: Diverse notat om Christensen Canadian Enterprises og Karlsen Shipping Co (2009).

Litteratur:

Sigmund Bøe: 'På gyngende grunn' (1990). Einar S. Ellefsen og Odd Berset: 'Veslekari. En fortelling om is og menn' (1957).

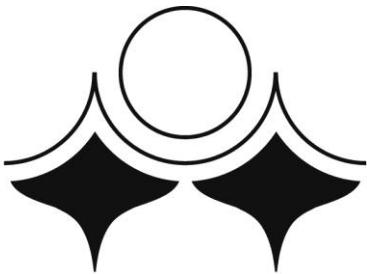
Odd M. Heide Hansen: Ishavsskutenes historie III (2000).

Trygve Nordanger: 'Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939' (1980).

Johan Ottesen: 'Ishavsskuter III' (2001).

Johan Ottesen: 'Skuter på selfangst' (2007).

Ivar Ytreland: 'Polarminner – Fortellinger om et glemt land og yrke' (2010).



HAREID HOTELL



Hareid Hotell – når innsida tel!

Vi er eit koseleg hotell som ligg midt i sentrum av Hareid. Både vår restaurant og kurs- og selskapslokalar er gjennomført i elegante fargar og tekstilar. Vi leverer catering til andre selskapslokalar, deriblant Ishavsmuseet i Brandal!

I kjellaren ligg “Sans” som kan brukast både til motivasjonskurs og underhaldningsscene for private arrangement!

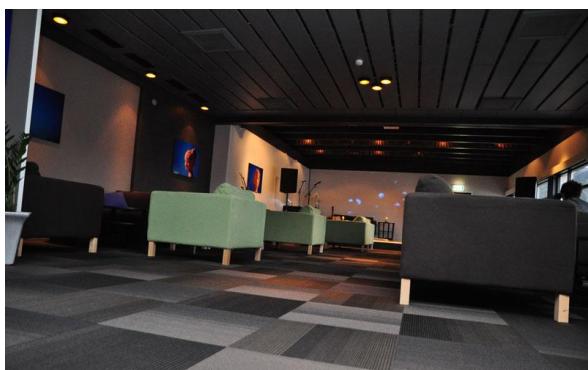
Hareid Hotell – midt i bygda!

www.hareidhotell.no

post@hareidhotell.no

Telefon: 70092411

Sans



Ishavsgudstenesta om bord i Aarvak – ei historisk hending

Av Lindis Eliassen

Mange hadde funne vegen til Brandal og Ishavsmuseet Aarvak under Opplev Hareid søndag. Så vidt vi kjenner til, har det ikkje vorte halde gudsteneste om bord i ei ishavsskute før. Søndag høyrde 250 på at den nye kyrkjeverja i Hareid brukte skipsklokka om bord til å kalle inn til den forenkla gudstenesta.



Utsikt gjennom rorhusglaset. Prest Jens Terje Johnsen på scena. Foto: Lindis Eliassen

Sitjeplassane inne i vernebygget vart etter kvart fylte av folk både frå Brandal, Hareid, Ulsteinvik, Vartdal og bygder i Herøy. Jens Terje Johnsen forretta og hadde hjelp av Paul Sandanger som forsongar og Nasko, ein bulgarsk musikklærar i Herøy, på trekkspel. Tekstlesar var Eivind Bjåstad.

Hesten Årvak i norrøn mytologi

Etter Nå er det morgen, tåkene letter, ein gælisk folkemelodi med tekst av den engelske forfattaren og salmediktaren Eleanor Farjeon, og som Cat Stevens gjorde verdskjend som Morning has broken på 70-talet, helsa Jens Terje Johnsen dei frammøtte. Frå ”koret” framme på skutedekk såg han rett på styrhuset og namnet Årvak. Han fortalte at Årvak er namnet på ein av dei to hestane som dreg sola over himmelen i norrøn mytologi. Namnet tyder den tidleg vakne, og han fekk assosiasjonar til alt som er mogleg for dei som er tidleg oppe. For skuta betydde kanskje namnet like mykje at dei var årvakne for alle farane som lurte.

Før preika bad Johnsen om at forsamlinga måtte ta Gloria, lovsongen, ein gong til. ”Dette er ei sjeldan hending, så fyll heile skipet med lovsong.”

Nøyde, ikkje tvinge

Teksta for dagen var frå Lukas kapittel 14 om det store gjestebodet. Presten stoppa ved dette at mannen til slutt bad tenarane sine om å gå ut og *nøyde* folk til å kome, slik at huset hans vart fullt. Det er skilnad på å tvinge, bruke makt, og å nøyde, i den tydinga det er brukt her. Vi kan ikkje vinne åndeleg rikdom med makt. Då keisar Konstantin den store i si tid tvinga gjennom at kristendommen skulle vere statsreligion, var motivet hans å få meir land og dermed auke si eiga makt.

I bodskapen om Jesus og frelsesverket hans er tvang eit framord. Som Luther seier det i salmen Vår Gud han er så fast en borg: Vår egen makt er intet verd, snart fikk vi banesåret. Men én går frem i denne ferd, som Herren selv har kåret. Vil du hans namn få visst? Han heter Jesus Krist, den høvding for Guds hær, i ham kun frelse er. Han marken skal beholde! - Det er denne trua som held, sa Johnsen.

Kom, no er alt ferdig

Jesus visste kven han var og kvifor han var komen, og i dag tilbyr han oss to ting. Det



Preike frå dekk på Aarvak. Nær 300 personar omkransa skuta denne søndagen. Foto: Willy Nesset.

første er å forsake. Det smakar ikkje, men vi får mange gonger att for det vi forsakar for Jesu skuld. Det andre er å følgje Han gjennom fornedringa. Så kan menneske kanskje nøydast til å kome og ta imot gjennom dei førebileta vi får vere. Presten kom inn på mor si, som ofte bad for andre med desse orda: Kall og drag på han og bli han for sterk.

Til slutt i preika song Johnsen to vers av Det er navnet ditt jeg roper, til tonefølgje av Nasko på trekkspel. I songen heiter det mellom anna: Vil du følgje meg? Vil du trå i mine fotspor på en ukjent vei? Bodskapen til Johnsen munna ut i orda frå Lukasevangeliet: Kom, no er alt ferdig.

Etter bøn og salmesong lyste så presten velsigninga, før tre gonger tre slag lydde frå skipsklokka på den gamle ishavsskuta.

Føde for lekam og sjel

Gudstenesta var eit samarbeid mellom Hareid sokn og museet. Etterpå kunne folk kjøpe seg middag, og både sosakjøt og rjomegraut gjekk unna. Museumsstyrar Vebjørn Landmark kalla arrangementet ein suksess og reknar med at dei selde om lag 150 middagsporsjonar. Mange tok også ettermiddagskaffien med det same, for på bordet freista både sjokoladekaker, ostekaker og kremkaker.

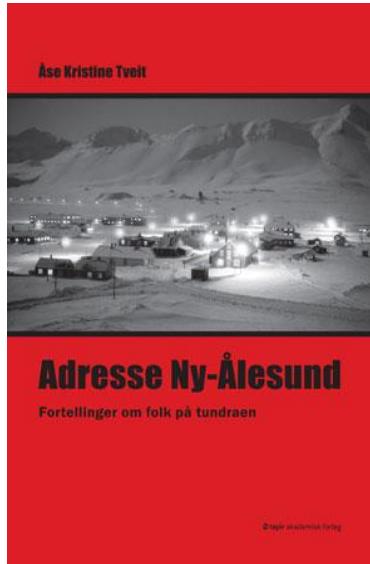
Slik gav denne søndagsettermiddagen på Ishavsmuseet Aarvak føde til både lekam og sjel.



Gudsteneste på Aarvak. Foto: Willy Nesset.

Ny bok frå livet på Svalbard.

Boka har tittelen Adresse Ny-Ålesund og er skriven av Åse Kristine Tveit, førstelektor ved Høgskolen i Oslo. Ho er bibliotekar og litteraturvitar, og har mellom anna arbeidd på Longyearbyen folkebibliotek.



I Adresse Ny-Ålesund kan du lese underhaldande historier om menneske som har levd deler av livet sitt i Ny-Ålesund på Svalbard: ein gullgravar og eventyrar, ein tømmermann, ei kokke, ein gruvearbeidar, ein fugleforskar og eit søskenpar som voks opp i byen.

Ny-Ålesund er det nordlegaste bysamfunnet i verda med ei kort, men innhaldsrik historie. Hollendarar og engelskmenn var først ute med fangst på kval og kvalross. Seinare gav sel, isbjørn og polarrev utbytte for fangstfolk på Svalbard. Mange leitte etter gull, marmor og anna av verdi i fjella kring Ny-Ålesund, men berre koldrift vart ein etablert industri fram til Kings Bay-ulykka i 1962.

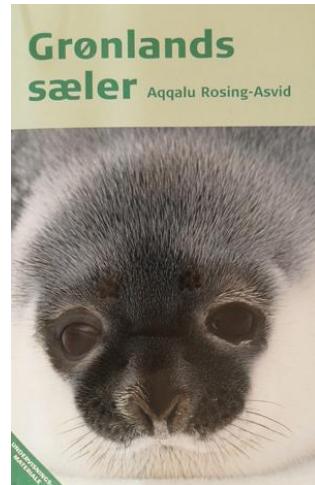
Ny-Ålesund var utgangspunkt for dristige nordpolsekspedisjonar med fly og luftskip i mellomkrigstida, ikkje alle med heldig utfall. Dei siste tiåra har Ny-Ålesund utvikla seg til eit internasjonalt forskarsamfunn. Kvart år strøymer også mange turistar inn mellom dei små trehusa for å finne spor etter eventyr, ekspedisjonar og gruvedrift. Boka kostar kr 300,-, er på 152 sider, og kan bestillast på Ishavsmuseet.

Nye polarbøker

Aqqalu Rosing-Asvid:
Grønlands sæler.

Llinnusiorfik Undervisningsmiddelforlag
2011. 144 s.

Ei populærvitkskapleg framstilling om grønlandske selar af en av forskarane ved Grønlands Naturinstitut. Boka rettar seg mot utdanningsinstitusjoner og alle, som er interesserte i grønlandsk natur.



Martin Breum:

Når isen forsvinder- Danmark som stormakt i Arktis, oljen i Grønland og kampen om Nordpolen.

Gyldendal 2011.
270 s.

Polarisen forsvinn og eit nytt verdshav opnar seg. Martin Breum spør i boka si om Danmark sitt arktiske engasjement løysar eller skaper problem. Han skriv om den danske polarhistoria og om danske politikarar sine ord og handlingar på den nye storpolitiske arenaen i nord. Det vert gjort med observasjonar og reportasjar frå Færøyane, Island og Grønland, frå floteskipet Ejnar Mikkelsen og frå kjelder i maktcenteret i København.



Flott modell av polarskuta Fram til Ishavsmuseet.

Samtale med Bjarne Brandal

Av Finn Sindre Eliassen

Modellen er laga i målestokken 1:50 etter teikningar kjøpt fra Norsk Sjøfartsmuseum. Teikningane er basert på fotografi, modellen av Fram i Norsk Sjøfartsmuseum og oppmåling på Fram utført av Egil Kalland. Teikningane viser skipet slik det var under den andre Fram-ferda 1898-1902, der Otto N. Sverdrup var leiar.



Bjarne Brandal ved modellen han har laga av Fram. Foto: Ishavsmuseet.

Det er Bjarne Tor Arnt Brandal som har laga modellen og gitt han til Ishavsmuseet. Han er fødd i Brandal i 1936, men dei «bløde» konsonantane røpar at vi har med ein sørlending å gjere. Forklaringsa er at han i lag med familien flytte til Kristiansand like etter krigen i 1945. Og der har han budd sidan.

Bjarne har laga modellen i to omganger. Sjølve skroget laga han for femti år sidan.

Men arbeidet stoppa opp i mange år. Bjarne stifta familie og det blei ikkje tid til modellen før han pensjonerte seg frå arbeidet som elektrikar for om lag fem år sidan. Då tok han opp att arbeidet med modellen i hobbyrommet i kjellaren. Han laga malar og hjelpeverktøy.

Bjarne Brandal kom den lange vegen frå Kristiansand i sommar i campingbilen sin med modellen av Fram forsvarleg pakka i ei spesialbygd kasse. Vi spør han om kvifor han bygde akkurat Fram og ikkje ei anna skute. -At det vart Fram var tilfeldig, bror min Per kjøpte teikninga frå bladet Ship O'Hoi og skulle bygge modellen, men han kom seg ikkje i gong, difor lånte eg dei og laga skroget, eg leverte teikningane tilbake og kjøpte seinare teikninga sjølv frå Sjøfartsmuseet når eg fullførde arbeidet med modellen, seier Bjarne Brandal over ein kaffikopp i Ishavsmuseet i Brandal.

Vi spør Bjarne om han har vore spesielt oppteken av polarhistoria og dei store heltane Amundsen og Nansen? - Nei, ikkje spesielt, men eg har vore oppteken av forholda dei levde under, utfordringane dei møtte, korleis dei gjekk fram for å nå måla sine, det har fascinert meg; i dei mange timane i verkstaden, har eg ofte tenkt på dei folka som var om bord i den originale Fram.

Det var altså tilfeldig at det vart modell av Fram Bjarne bygde, men det var ikkje heilt tilfeldig at han tok til med å bygge modellar: - Det ligg i slekta å arbeide med hendene; når vi først er i gong med eit prosjekt, finst det ikkje problem, berre utfordringar, smiler Bjarne. Eg minnest at far min ein gong bygde ein båtmodell – av ein båt som heitte Rio, mor mi hekla knøttsmå gardiner og modellen gjekk til utlodning til eit godt formål; far min laga også ein modell av ein lystyacht som i mange år stod framme i stova i ein eigen monter, fortel han.

Bjarne fortel om kva materialar han har brukt til modellen: - Lumber-fabrikken i Kristiansand laga kryssfiner. Der fekk eg tak i mange gode emne. Eg brukte enkeltfiner til kledning på skroget. Eg brukte Casco-lim spedd med vatn. Kjølen laga eg av stokken i eit utrangert rullgardin. Spanta laga eg av kryssfiner, også dekket. Nokre av mastene reiste eg også for 50 år sidan.

Den som er interessert i båtmodellar vil leggje merke til at der lanterne på denne modellen. Dei er ikkje med på byggetekningane, men Bjarne såg at det var lanterner på Fram som står på Fram-museet. Så det ville han ha.

Bjarne bestemte for ikkje å bruke klossar på modellen, men lage skikkelege ting på eigen dreiebenk. Ein detalj er at ankervinsjen kan brukast til å heise opp ankerkjettningen. Ved å løyse på bremsen, kan ein heise opp eller slakke ut kjettningen. Og roret og propellen kan skuvast opp i brønnen, men her manglar mekanismen. Rattet til styringa er også funksjonelt. Vidare står der ein handdriven vinsj under bruua, som blei brukt til å stramme tau i riggen, den er også brukande.

Ein båtrmodell i denne klassen hadde vorte vel motteken mange stader, vil vi tru. Vi spør Bjarne kvifor han har gitt Fram-modellen til Ishavsmuseet. - Modellen stod i stova heime i Kristiansand, mange sa at han såg fin ut. Bror til kona mi sa ein dag at fleire burde få sjå han. Det førte til at eg sende eit bilde av modellen til Arve Røyseth i Brandal. Han meldte tilbake at denne hadde passa på Ishavsmuseet. Eg klarerte det med sönene mine. Og det var greit for dei. Så blei det slik. Moderne husvære er ofte for små for slike store ting, seier Bjarne Brandal til slutt i samtalet.



Ishavsbilde til Ishavsmuseet.

Den 4. august kom professor emeritus Bjørn Berland fra Bergen til Brandal og overleverte om lag 400 fotos til Ishavsmuseet. Det er fotos som Berland sjølv har teke frå selfangsten på slutten av 1950-talet. Dette er ei stor og svært generøs gave som blir sett stor pris på.

Professor Berland er over 80 år, han kom til verda i Bergen i 1929, men han kunne godt gå for å vere i slutten i 60-åra. Han har levd eit aktivt liv og held seg godt. Den pensjonerte biologen underviser ikkje lenger ved Universitet i Bergen, men har enno kontor der og er framleis faglig aktiv. Spesialiteten hans er parasittar på fisk.



Studie av gamle foto. Frå v. Webjørn Landmark, Finn Sindre Eliassen og professor Bjørn Berland. Foto: Beate Holstad

Han reiste til sjøs første gong i 1948. Så kom militærteneste og fleire korte sommarturar til sjøs, den siste i 1953. I 1957 tok han hovudfag i zoologi. Hausten 1956 blei han tilsett som vitskapleg assistent ved Havforskningsinstituttet i Bergen.

Han har fleire turar bak seg på selfangst, både frå Sunnmøre og Tromsø. Og han har dagbøker frå turane på ishavet. Tromsværingane åt meir selkjøt enn sunnmørkingane på turane, fortel Berland, og dei hadde eldre mannskap. Første året på selfangst var med Brandal i Stretet i 1956. Havforskar Birger Rasmussen var onkelen til Berland, det var han som fekk han av garde for Havforskningsinstituttet. Oppgåvene var å gjere biologiske observasjonar, måle kroppstorleik på klappmyss og grønlandssel, kor tjukt spekket på selane var og samle inn kjever for å skaffe tenner som seinare blei saga av for å lese alderen på dyra på vekstsoner. Av eiga interesse samla han inn fiskeparasittar også, han beskrev ei art rundmark frå klappmyss.

Han var i Stretet med Polarbjørn i 1956, Brandal i 1957, 58 og 59. I 1960 var han i Stretet med Polaric, med hækjerringfiske etter fangsten. I 1958, 1959 og 1960 var han i Vesterisen med Fortuna av Tromsø. Med Havforskningsinstituttet sine fartøy var han fleire turar til Island og Grønland. Observasjonar gjort på ishavsturane har ført til fleire publikasjonar i internasjonale tidsskrift.



Professor Bjørn Berland på Ishavsmuseet.

I alt har professor Berland gitt ut 200 publikasjonar. 1962-65 var han lektor ved eit universitet i Ghana. Han har sidan sommaren 1965 vore ved Universitetet i Bergen.



Fortuna av Tromsø i ising. Foto: Berland.



Godt besøk ved Ishavsmuseet.

Turistsesongen 2011 er i skrivande stund godt på hell. Så langt i år har både mai, juni, juli og august vist dei beste besøkstala nokon gong ved museet. Dei siste åra viser ein liten jamn auke år for år. Aktiviteten ved museet stoppar ikkje opp sjølv om vi no har gjort frå oss sommarsesongen. I september var det fleire arrangement på museet, og framover hausten og vinteren kan vi nemne:

Onsdag 19. oktober vert det ishavskveld i kjent stil ved museet, med variert underhaldning, god kaffi og kaker. I år får vi besøk av Vegard Brandal som vil halde foredrag om ein tur i Nansens fotspor over grønlandsisen frå vest til aust. Foredraget er lagt opp med bilder og film frå forberedelsane og turen som gikk litt nord om ruta som Nansen brukte i 1888.

Vegard er utdanna frå Norges Idrettshøgskule med blant anna friluftslivsutdanning. Han har guida nokre tura i Russland og Kirgisistan og no sist på Grønland. Han er no i ferd med å forberede ny kryssing i 2012.



Vegard Brandal gjestar oss med foredrag.

Teaterframsyning på Aarvak.

Søndag 23. oktober byd vi inn til teater framsyning frå dekk på Aarvak. Skal tru om det kan vere første gong det har vore spelt teater frå ei ishavsskute?

Det er stykket "Helg" av Toralv Lund.

For første gong samarbeider dei tre store teatra i Midt-Noreg om ei framsyning som skal turnere i dei tre fylka. Nord-Trøndelag Teater, Teatret Vårt i Molde og Trøndelag Teater er stolte over å presentere ein norsk urpremiere på eit stykke som forankrar seg i kystfolket og utfordringane deira. Torvald Sund sitt nye stykke er eit familiedrama kor mange vil kjenne att seg sjølv eller sine. Med røter i trøndersk forteljartradisjon, er dette ei historie

omvilkåra for folk på kysten, om naturkreftene og ei tid med store omveltingar.

Handlinga tek til i ytre Trondheimsfjord. Gjennom fleire hundre år har sildefisket skapt stor vekst og velstand. Dette året blir silda borte. Det er vårjevndøger i ei tettfolka bygd i Stjørna. I mangel av fangst får basen Bjørn på sildesnurparen Stjørnfjell ei uventa frihelg heime. Der venter kona, Margit og sonen Benjamin.

BJØRN

Endeleg helg! Tre månader sia sist! Eit gjensyn med blanda følelser. Gleda over å få sjå familien igjen blir borte i misnøye over dårlig fangst. Den råsterke notbasen med legendariske kast etter storsilda, kjenner eit personlig nederlag når sildefisket svikter. Han greier ikkje å leve opp til sine eigne og andre sine forventningar. Familien klarer seg visst utan han, kona les for å bli lærar og sonen gjer som han sjøl vil. Ingen har bruk for han lenger – han er unyttig og sint!

MARGIT

Og så akkurat denne helga. Ho skulle bruke tida til oppgavene på NKS-kurset. Ho må levere i tide, ellers kan ho ikkje gå opp til realskoleeksamen til våren. Bjørn var ikkje akkurat glad for at ho vil bli lærar, han kan vel forsørge familien sin! Og no kjem denne steinharde, desperate ektemannen heim ei helg. Dei har hatt sine gode stunder, men no stenger han seg inne og mistolkar alt ho seier. Kva har gjort han slik? Og sonen trivst best når faren er ute på fiske!

BENJAMIN

OK! Så kom han heim ein tur, og begynte å legge seg opp i alt. Det blir eit helvete kvar gong. Dei som har kvardagen i lag, sonen og mora, må ta imot krass ord og stå til rette for alt som er gjort – og ikkje minst ugjort. At sonen trener langrenn i lag med Alf, er det noko å ta slik på veg for? Margit er heller ikkje der for guten – han driv rundt i skjæringa mellom barn og vaksen og blir ikkje sett.

På eit knapt helgedøgn vendast livet i denne familien opp ned. Fortid, notid og framtid

snurpar seg saman til ein farleg malstraum som dei vert tvungeo inn, og trekte ned i.

Regi: Liv Hege Nylund

Medvirkende: Wenche Strømdahl og Hallbjørn Rønning

Musikk: Henning Sommerro

Framsyninga tek til kl. 16.00, og det vert servert middag, kaffi og kaker etter forestillinga.

I november, nærmere bestemt den 19. og 20., gjentek vi suksessen frå i fjar med julemesse på museet. Dette i samarbeid med fleire kreative damer som byr inn utstillarar med ulikt handverk til messe. Ope museum og middagsservering.

Søndag 4. desember vert det førjuls-søndag. Denne dagen vert også Roald Amundsen markert på Ishavsmuseet i samband med 100 års markeringa av hans sydpolekspedisjon. Hallvard Holm gjestar oss denne dagen med foredrag om Roald Amundsen.

REMA 1000
bare lave priser

Ulsteinvik

Åpningstider

Hverdager 07:00 -23:00

Lørdag 08:00 - 21:00

Veksande kvikksølvforureining

Isbjørn, ringsel, narkval, kvitkval og mange fuglearter blir i deler av Arktis forureina med kvikksølv som kjem frå industrialiserte deler av kloten. Kvikksølvet vert ført med luft- og havstraumar og elvar til Arktis og hopar seg opp i den arktiske næringskeia.

Kvikksølvforureininga i Arktis har vore stabil eller til og med fallande i fleire år, Likevel har fleire forskrarar slått fast at kvikksølvnivåa på mange havdyr har stige, særskilt i Kanada og og på Grønland.

I følgje ein ny rapport med namnet «2011 AMAP Mercury Assessment» er forklaringa sannsynlegvis at store mengder kvikksølv som har vore bunde i jord og planter vert frigjeve når permafosten smeltar og vert resirkulert i miljøet. Stoffet hopar seg dermed opp i næringskeia etter kvart som oppvarminga i Arktis gjer at desse områda smeltar.

Desse resultata og andre også vart presenterte på AMAP sin vitskaplege konferanse «The Arctic as a Messenger for Global Processes – Climate Change and Pollution» i København 4.-5. mai i år. Konferansen vart arrangert av AMAP i samarbeid med Københavns Universitet og Aarhus Universitet.

(Polarfronten nr1/2011)

Signalhorn

Signalhorn var nokså våtsam av seg i sjøen, sjølv for ishavsskute og vere så rulla den vel mykje.



Ein gong dei hadde hatt storm på heimvegen kom redaren og spurte skipperen korleis skuta hadde tatt sjøane.

-Nei min sann om ej veit det, sa han. Det va so sjøldå ej såg hinne!

Den siste viking

Av Anne Gry Eilertsen

(Vikebladet/Vestposten
29. februar 1992)



På Hareid aldersheim sit "Den siste viking". Dit kom han etter at han for nokre år sidan skulle gjere reint i takrennene.

Han datt ned og braut begge oklane. Han er glatt i huda, lur i blikket og kvass i replikken. Namnet er Bjørn Øvrelid, og han fyller 97 år i mai.

Til dagleg går han under namnet "Lia-Bjørn". – Somme kalla meg også "Banna-Bjønn". Det kjem av at eg var så fæl til å banne når eg sto oppe i tønna og ikkje traff. Då skal det litt til å ikkje legge av ein liten ein.

Lia-Bjørn har hatt eit langt liv i storm og is. Han er eit stykke sunnmørsk ishavssøge.

Bjørn Øvrelid har vore skipper og reiar for skutene "Signalhorn" (ikkje reiar), "Kviting", "Hvalrossen" og til sist "Polarstrøm".

Han var på ishavet første gongen i 1913 med skuta "Dag", eigd av Olaf Thorsen Nedreli i Hjørungavåg. Heime på Øvrelid hadde foreldra til Bjørn ei nokså stor jord. Brørne hans var reiste vekk, og Bjørn måtte vere heime for å hjelpe til på garden. –Etter to år sa eg at no vil pilarot eg også ha meg ein tur, fortel Lia-Bjørn.

Skipper på "Dag" var Godtfred Brandal.

-Ein snill mann. Oss var ikkje meir enn to mann på kvar vakt. Fyrbøtaren måtte vere med på fangstinga, forklarer Bjørn.

-Og kva var di oppgåve?

-Herregud! Eg var no fangstmann, vel, svarar han. Og ristar litt på hovudet over slike dumme spørsmål. –Då vi kom på austsida av "Jan" kom vi over store flokkar kviting. Det var berre å plukke dei. Oss fikk ein glimrande tur!



Bjørn Øvrelid. Foto: Anne Gry Eilertsen

-Og kom heimatt som rikingar?

Bjørn ler igjen: -Etter forholda var det ein god tur. Men skal du jamnstile det med i dag, blir det ikkje småpengar eingong.

For ungguten Bjørn vart det ikkje fleire turar med "Dag". Og ikkje heller fleire turar med den snille skipperen Godtfred Brandal. –Han Godtfred forsvann i 1917, forklarer Bjørn. 1917 var eit av dei store ulykkesåra i Vesterisen. Heile 7 skuter gjekk ned, 84 mann omkom. Mellom desse var Godtfred Brandal og broren Ole. Godtfred var skipper på "Arctic", Ole på "Lunheim". Bjørn var om bord i "Aarvak" i 1917. Skipper der var Webjørn Landmark. Vi gjekk klar. Når det er gale i Vesterisen, gjeld det å halde seg langt nord, nord om 73. breiddgrad, forklarer han. Og legg til: -Når du er i Vesterisen må du bruke vitet.

Luten det året var 6.000 kroner, og Bjørn fann ut at han ville bruke pengane “på noe fornuftig”. Dermed vart det skipperskule i Bergen.

Første turen som skipper var på “Signalhorn” til Island i 1922. Men det var nokre svarte år etter krigen. Det var därlege prisar på både silda og ishavspakta.

På sjøløvefangst!

-I 1929 låg alle budene i Brandal fulle med skinn. Heilt opp under taket. Berre spekket vart selt. –Ditta må det pilarot bli slutt på, sa eg. Oss kan ikkje levere berre spekk.

Dermed reiste Lia-Bjørn til Sandefjord. Han hadde hørt om eit svensk firma som dreiv med sjøløvefangst i Sørishavet. Bjørn fekk seg jobb, og sende telegram heim til Hjørungavåg om at arbeidskleda hans måtte sendast med ilpost til Sandefjord. Ekspedisjonen hadde to ombygde minesveiparar som moderfaty og fleire små fiskebåtar til fangstfarty. Sjøløvene vart fangsta på den tidlegare franske straffekolonien Kerguelen-øyane.

-Ungane vart kasta på strendene der. Dei vaksne dyra rømde langt pokker i vold inn over berga. Dei vart fanga seinare. Store og feite, fortel han. Bjørn dreiv sjøløvefangst i to år. Jobben hans var å vere skipper på ein av båtane som slepte fangsten frå land og ut på skipet. Luten hans siste året var på 18.000 kroner.

-Eg var komen for å tene pengar, ikkje for å drikke!

-Viss eg skal vere heilt ærleg, så såg eg ein del fyll i dette miljøet. Men eg tenkte som så at eg er komen her for å tene pengar, ikkje for å drikke, slår han fast. Og for pengane Bjørn tente på sjøløvefangsten kjøpte han, saman med eit par andre, skuta “Brattvaag” – som forresten hadde funne “Andre-ekspedisjonen”.

–“Brattvaag” hadde vore ei trollskute i isen, så vi døypte henne om til “Kviting” i von om betre fangstlukke, fortel Bjørn.

Etter namneskifte vart det tre gode turar med “Kviting”. Men i 1935 forliste ho oppe i Stredet. I det kraftige uveret vart “Kviting” ført

med isen i 4-5 knops fart mot eit stort isfjell. Eit stykke før isfjellet vart “Kviting” kasta opp på eit isflak. Dei måtte fire seg ned på isen, sprang over isane og kom seg klar isfjellet.

-Vi fekk ikkje med oss det salte støv. “Flemsøy” låg like ved oss. Mastrene kryssa kvarandre. Men “Flemsøy” fekk ingen revolt, seier Lia-Bjørn og legg til at 3-4 mannskap kom skutelause inn til Isafjord det året.



Kviting, foto: Ishavsmuseets arkiv.

Det nyttar verken å banne eller be.

-Under slike dramatiske hendingar blei vel sjølv DU redd-?

- Redde! Eg skal seie deg det at det blir ikkje tid til tenkje. Du må berre prøve å berge livet. Under slike situasjoner hjelper det verken å banne eller be, seier Bjørn. –I 1936 ville dei ha meg til å kjøpe “Øst”, som hadde gått fallitt. Eg ba dei dra seg honden i vold! Eg hadde nemleg aldri vore i Øst, forklarer han. Den nye skuta i reiarlaget vart “Polarstrøm”. I 1939 forliste ho også. I Vesterisen.

-Det hadde vore dårlig ver, og heller dårlig med fangst. Påskeaftan snakka eg med Per Kvien, han ville heim. Eg meinte at eg hadde for mykje kol att og ville vere lenger. 2. påskedag såg vi nokre blueback litt lenger aust, og tok laust sjølv om det var helg. Seinare såg vi nokre dyr enda lenger ute. Med det same skuta kom gjennom nokre tronge strimlar, høyrde eg ein smell i rævenden. Eg snudde meg, og såg ein kult som spratt skyhøgt. Han

hadde vore bort i skutesida og opp i propellen. Då eg kom nedatt på dekk høyrdie eg korleis vatnet fossa.

-Ho lak grusomt. Skuta var pilarot ferdig å sekke.

For Lia-Bjørn med mannskapet vart det ein kamp med klokka. Med god hjelp av vinden kom dei seg til "Jan", gjekk inn i ei bukt og slepte jerna. To karar vart sette på land. Dei skulle gå over øya til stasjonen. Etter kvart lak skuta så kraftig at det var best å kome seg i båtane. "Polarstrøm" sokk ei stund etter at vi hadde rodd ifrå. Heller ikkje denne gongen vart Bjørn Øvreli skutelaus lenge. "Gjegnalund" vart innkjøpt, og omdøypt til "Hvalrossen".



Hvalrossen i fangst. Foto: Ishavsmuseets arkiv.

-Det var han Lisjenes-Pål i Tjørvågane som døypte henne "Hvalrossen". Han hadde ein kvalross på kore sida av skorsteinen, forklarer Lia-Bjørn. Den nye reiaren stelte vel om skuta si:

-Oss tok først atterende – så forenden. Vi bygde om så det vart ei rettleg flott skute, fortel han. Og legg til at dei hadde mange gode turar med "Hvalrossen"

–"Hvalrossen" var alltid først når det skulle bauast i isen, fortel han også.

-Dei kan no berre site på buksebakane og dividere...

-Du har vel hørt om Greenpeace og andre som meiner at selen blir slakta på barbarisk vis?

-Det er berre tøv! I frå første til siste året eg var i isen, vart det gjort så humant som det gjekk an å gjere det.

- Og kva meiner du om dei strenge selfangst-kvotene?

- Dei må no forstå ein ting, dei som bestemmer, og det er at det er ikkje lite fisk han set til livs, selen, i løpet av året. Og so glimtar Lia-Bjørn til i augene: - Dei kan no berre site på buksebakane sine og dividere nede i Oslo.

Dei bli no i alle fall blankslitne i rauene -.

Men tilbake til "Hvalrossen". Til slutt vart ho utrangert og søkt på 200-300 famners djup utanfor Voldshammaren. Og stålskuta "Polarstrøm" vart innkjøpt. Etter kvart vart

det sonen Kåre Øvreli som tok over som skipper og reiar.

-Han Kåre ville vere med i isen heilt sidan han vart konfirmert. Eg hadde vore på butikken og kjøpt ei skinke. Var på veg nedatt frå butikken då eg høyrdie nokre av mannskapet snakke om at Kåre var for ung til å vere med.

- Eg retta skinka mot dei, og sa at eg ville ikkje høyre eit steikje ord meir. Dei for med skinka, og han Kåre starta som lettmatros, smiler Bjørn. Døtra Randi er sjukepleiar: -Ho fekk seg først ein tur til Roma. Men då ho hadde vore heime nokre veker sa eg til henne at ho måtte tenkje på å finne seg eit levebrød. Ho sa ho

ville bli sjukepleiar. Då vart eg glad. Eg sa at det var no verre ting ho kunne ha blitt.

-Eg låg pinade og flaut inne i sjukebilen

Nokre og nitti år gammal skulle Lia-Bjørn gjere reint oppe i takrennene. Han rasa ned frå stigen.

-Eg for ofæra med fotå. Begge føtene gjekk av kloss ova oklen. Lia-Bjørn måtte krype inn til telefonen for å ringje etter legehjelp.

-Då sjukebilen kom la dei meg på ei slags oppblåsbar pute. Eg låg pinade inn i sjukebilen og flaut-. Og innkomen på sjukehuset kom det ein straum av kvitkledde som ville sjå på meg og oklane mine, fortel han. Etter den episoden har altså Lia-Bjørn budt på aldersheimen

-Eg er blitt fortruleg med at skjebna mi har blitt sånn, seier han. Men bak eit tøft ytre skjuler det seg eit varmt hjerte. Og som hos Terje Vigen “tindrer en tåre i Bjørns blik” når han snakker om sonen Kåre: -Han var svært dyktig. Då Kåre vart sjuk og døydde, vart det slutt på rederiet, seier han stille. Men så glimtar den gamle ørn til igjen: -No vil eg ikkje flytte frå aldersheimen. Eg vil ikkje ned på ditta eldreprosjektet. Skal dei få meg dit må dei ta meg med makt!

Lia-Bjørn har framleis kamplyst og replikkar på lager.



Polarstrøm. Foto: Stig N. Angelsen
Ishavsmuseets arkiv.

Plukkfangst:

I fall det vert store klimaendringar så ser det ut for at gråkvalen kan verte ein av dei store vinnarane. Forskarar meiner at gråkvalen har eksistert i 2,5 millionar år og at den dermed har overlevd alle dei endringane jorda har vore utsett for i løpet av den tida.

Endringar som har ført til at dei aller fleste pattedyr har vorte utrydda, men ikkje gråkvalen. Grunnen trur ein er at gråkvalen ikkje er kresen i matvegen, men tilpassar seg etter den føda som er tilgjengeleg til ei kvar tid og til nye spiskammers. Det er forskarar ved University of Berkeley som seier dette. I er der omkring 22.000 gråkvalar i verdshava.

(:Weekendavisen 8.juli 2011) HH 22.8.11

via travel

Besøksadresse: Stålhaugen 10
Postadresse: 6065 Ulsteinvik
Telefon: 70 01 90 80
e-post: ulsteinvik@viatravel.no
Åpningstider: 0800 - 1630

Knud Rasmussen: Den store sledereisen,

Av Finn Sindre Eliassen

Dette er ikkje ei bok som stikk seg fram i bokhylla, med knapt 180 sider og trykt på billeg papir. Men det skal ingen la seg lure av. Det er ei av dei verkeleg ruvande polarbøkene eg har teke fram denne gongen. Skriven av den kjende danske polarforskaren Knud Rasmussen. Det er snart 50 år sidan eg las boka for første gong. Las, er vel ikkje rette uttrykket, slukte er rettare. Ho handlar om ein eventyrleg sportsprestasjon, ein sledetur på 18 000 km frå Grønland til Stillehavet, men det som gjer boka så fengslande, er reisa i kultur og språk mellom inuittane i Arktis.

Han skreiv boka Den store sledereisen etter det som nok var hans største bragd, den 5. Thule-ekspedisjonen frå 1921 til 1924. Mannskapet besto av ein arkeolog, ein etnolog, ein tolk, ein kartograf, to inuitiske jegerar, ein vitskapeleg assistent og ein filmfotograf. Målet for ekspedisjonen var å finne opphavet til inuittane, eller eskimorasen, som det vart sagt. Laget på sju drog først til det den arktiske austdelen av Kanada og samla inn prøver, gjorde intervju og arkeologiske utgravingar. Det var då Rasmussen forlet teamet i 16 månader og drog på den store sledereisa, berre følgd av dei to polarinuittane Qavigarssuaq og kvenna Arnarlungaqq. Dei reiste med hundeslede gjennom Nord-Grønland, heile arktiske Kanada og Alaska gjennom Nordvestpassasjen til Beringstretet.

Knud Rasmussen skriv: «På en lang rejse gælder det om at være de færrest mulige; derfor var vi kun tre. Først Qavigarssuaq Miteq, kaldet "Edderfuglen", en 22-årig ung mand fra Thule. Han var frygtlös, dristig og udholdende som jæger, en god hundekusk, der aldrig sparede sig selv og ikke var bange for at tage



Knut Rasmussen (tv) og dei to som var med på den store sledereisa.

de største læs. Så var der Arnarlungaqq, kaldet "det lille kvindemenneske". Også hun var fra Thule og 28 år gammel. Hun hadde ligesom sin fætter "Edderfuglen" et medfødt godt humør. Og nu skulle hun med på den længste af alle slæderejserne, hvor hun dagen igennem måtte slide i det som en mand og desuden lave mad og etterse vore klæder, så snart aftenens snehytte var bygget; begge roller faldt hende lige naturligt."

Rasmussen var den første europear som kryssa Nordvestpassasjen med hundeslede. Det er altså denne reisa han skildrar i boka som i dag vert rekna som ein klassikar i sin sjanger.

Ekspedisjonen kom tilbake med eit enormt materiale – 15 000 gjenstandar - som mellom anna viste at inuittane som levde på eit svært stort område kring Nordpolen, delte språk og kultur. Rasmussen kunne gjere seg forstått til inuittar på heile reisa med det språket han hadde lært som gut på Grønland.

Knud Rasmussen var presteson, faren var dansk og mora inuitt-dansk. Han vart fødd i Jakobshavn på Grønland i 1879. Han levde sine første år mellom inuittane, han lærde språket,

dansk lærde han først på skulen. Han lærde tidleg å køyre hundeslede, padle kajakk og jakte som ein innfødd. Han fortalte seinare: «Mine lekekamerater var innfødte grønlendere: fra tidligste barndom lekte jeg og jobbet med jegere, så selv vanskelighetene med de mest anstrengende sledeturer ble hyggelig rutine for meg.» Han blei tidleg interessert i inuitiske segner og mytar, i folklore. Å samle inn slike materiale, skulle bli ein av hans store lidenskapar i livet.

Han gjekk på skule i Danmark. Og greidde så vidt å karre seg til ein studenteksamen. Han tok til på København Universitet, men fann snart ut at det ikkje var noko for han. Han ville gjere karriere som skodespelar og operasongar. Men det mislukkast han med.

Han reiste på sin første ekspedisjon 1902-1904 for å granske inuit-kulturen. I 1910 etablerte Rasmussen i lag med vennen Peter Freuchen på privat basis handelsstasjonen Thule Trading Station på Cape York på Grønland. Dei valde namnet Thule fordi det var den nordlegaste handelsplassen i verda, tankane skulle gå til Ultima Thule. Stasjonen Thule Trading Station blei base for i alt sju ekspedisjonar, kjende som Thule-ekspedisjonane frå 1912 til 1933.

Han hadde hus i Hundested på Sjælland og budde i lange periodar der; skreiv og arbeidde. Og den berømte mannen tok gjerne ein bajar i lag med fiskarane på hamna, ga dei ei hjelpende hand også. Eg skal ta med ei anekdote frå den tida: «Hans gode venner, stationsforstanderparret Branning, fik en dag besøg af ham. Halvkvalt af grin fortalte Knud, at han nede på havnen var blevet kontaktet af en meget fin københavnsk herre iført en meget fin bil: »Hør min gode mand, vil De tjene en 25 øre?« Knud svarede, at det ville han da gerne, men hvordan? Jo, herren havde købt et par kasser sild, og dem ville han gerne have fragtet op til Hundested Kro. Knud lånte en trillebør, baksede silde-kasserne op på den og trillede til kroen. Der fik han at vide, at det var det københavnske grosserer-societet, der holdt frokost. Han stak hovedet ind til selskabet, der talte tæt ved 100 personer, og meddelte, at sildene var parkeret udenfor. Den fine herre

rejste sig, betalte de 25 øre og takkede. Han tilføjede, at Knud kunne gå ind i slyngelstuen og få sig en pilsner: »Bare sig, at grosserer Olsen betaler«. Knud takkede, fik sin pilsner og drak den, hvorefter han igen stak hovedet ind til selskabet og sagde: »Når De er færdige med at spise, er der serveret champagne til hele selskabet inde i det tilstødende lokale. De skal bare sige, at det er Knud Rasmussen, der betaler.«

I Danmark er Knud Rasmussen nærmest for ein folkehelt å rekne. Han arbeid og ekspedisjonar på Grønland var etter alt å dømme ein viktig grunn til at Danmark fekk overhøgd over Grønland i rettsaka i Haag i 1933.

Knud Rasmussen vart ingen gammal mann. På den 7. Thule-ekspedisjonen på austkysten av Grønland i 1933 blei han matforgifta. Sjukdomen var så alvorleg at han blei send til behandling i Danmark. Men det støyte til lungebetennelse, og han døydde 21. desember 1933.

Til slutt tek eg med noko Knud Rasmussen skriv i Den store sledereise:

"I betragtning af den kraftudfoldelse, som denne rejse krævede, så ved jeg ikke, hvem jeg skal beundre mest, hundene eller eskimoerne, som alle i god form udholdt tre og et halvt års strabadser. Så meget ved jeg dog med sikkerhed, at det vil være svært for mig i de efterfølgende skildringer stærkt nok at få understreget, hvad de alle kom til at betyde for mig personlig.»

(Kjelder: Knud Rasmussen selskabet, Wikipedia, Den store sledereisen)



Selskap, kurs og konferanselokaler

Kontakt oss for tilbod!

Tlf 700 92 004

Himmel, hav og is –

Av Bjørn Berland

For de fleste, selv oss nordmenn, står vel den drivende is i polarstrøkene som noe fjernt, kaldt og uvirkelig, kanskje noe vi nødig vil befatte oss med frivillig. Imidlertid har ikke så ganske få mennesker i dette land sitt yrke i arktiske stryk, til dels ombord små ishavskuter på fangst i drivisen. Det som er en dagligdags affære for dem som har sitt arbeid i den hvite ørken, står kanskje som et uoppnåelig eventyr for mange andre. Det virker litt rart at enkelte mennesker har en dragning mot is, snø og kulde; de trives visst best i polare strøk. Is, snø og arktiske kyster har dog en egen skjønnhet som man må ha opplevet selv for å kunne forstå at det går an å bli grep av en dragning mot de store hvite flater - isødet. Enten blir man bitt av isbasellen, eller så tar man skrekken, etter det første møte. Isbasellen herjer særlig hardt om våren.



Bjørn Berland i Vesterisen 1958

Vel er det så at det kan være surt og slitsomt i slike barske strøk; det kan være skodde, frostrøyk, kulde, storm og skruing. Men så kan

man oppleve ishavet i solskinn og stille vær, gnistrende kaldt om våren, om sommeren smilende varmt som en påskedag i fjellet, lyse netter med midnattssol, havet blikkstille eller småkruset, solen som spiller i kjølvannshvirvler, kort sagt en betagende skjønnhet i det store fredfylte hvite isødet. Isen kan være farlig og voldsom, det er nok så, men det nytter lite å være redd for den. Men respekt for isen må til.

Det har fallt i min lodd å få reise på fangst, i alt åtte turer fra 1956 til 1960, med små ishavskuter til drivisoimrådene ved Østgrønland. Fangsten på unger og voksne av grønlandssel og klappmyss foregår i Vesterisen - området rundt Jan Mayen og ned mot Island - fra slutten av mars til begynnelsen av mai. Fangsten av voksen klappmyss i hårskiftet foregår i drivisen i Danmarkstredet - havområdet mellom Island og Grønland - i juni og juli.

Den egentlige polarbakken fra Polhavet kommer drivende ut mellom Spitsbergen og Grønland og følger Grønlands østkyst sydover. Denne polarbaksen er kjempemessig. Isflakene har en tykkelse på mangfoldige meter, og de er flere år gamle. De har smeltet litt om somrene, og har frosset seg enda tykkere om vintrene. De har vært presset, skrudd og malt og brukket opp igjen i det uendelige, hvilket de bærer preg av. Over det hele er det drysset rikelig med snø. Man kan bare undre seg over hvilke krefter som har vært i virksomhet for å brekke slike kjemper, presse dem mot hverandre, oppå hverandre og å reise dem på høykant. Isødet er derfor på ingen måte flatt som et stuegolv, det er tvertimot i høyeste grad uryddig, og er ikke særlig egnet som skitereng.

Ismassen er lunefull, dels kan den være tett uten åpent vann mellom flakene, dels er den slakk. Store våker kan gå langt innover i drivisen, men slakker og klarer kan sette sammen forbløffende fort. Det er neppe to flak som er like, og i størrelse varierer de fra ganske små isbiter til kjempemessige flak. Utoverhengende is og snø kalles snøbro, isføtter er utstikkende grønne kanter under overflaten. Is som er frosset av sjø er grønn, i



Askeladd 1 (tv) og Asbjørn i skruis. Foto: Bjørn Berland

motsetning til ferskvannsis som er krystallklar, blank og gjennomsiktig.

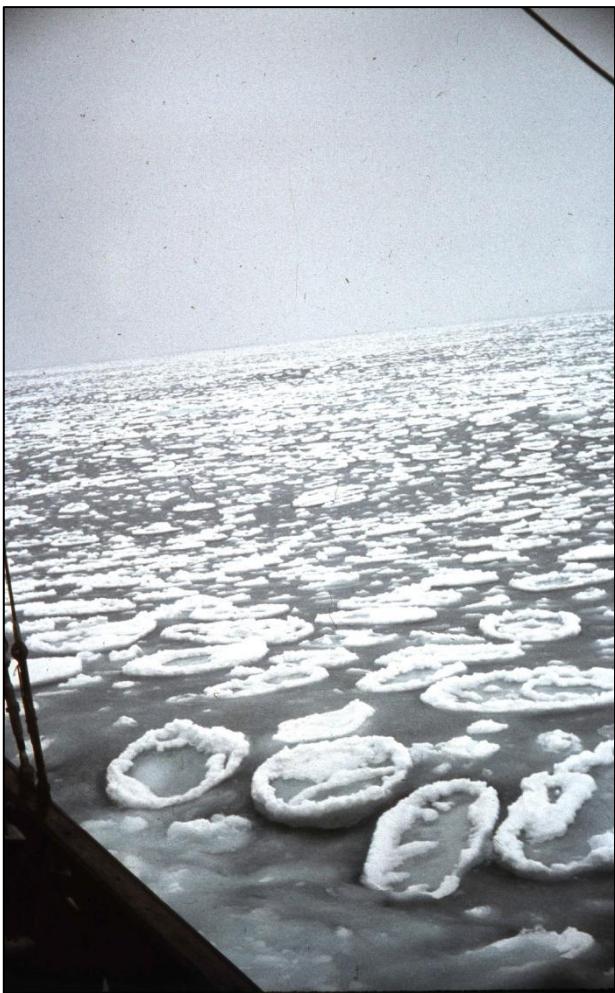
Drivisenens grense mot storhavet er iskanten. Fra år til annet og i takt med årstidene varierer isgrensen temmelig meget - den kan ligge nær land eller langt til havs. Iskanten danner her og der lune bukter, andre steder odder og nes hvor dønningen kan stå på. Den kan være kompakt og tett uten åpning, såkalt stråkant. Men ved høvelig vind og strøm blir isflakene revet utover store havstrekninger, slik at det ingen tydelig grense blir mellom storhav og bakse, men bare en jevn overgang hvor det gradvis blir lenger og lenger mellom isflak og knulter.

Isen er i stadig bevegelse. Strømmen går ganske stri, og selv båter som ligger fast i isen blir ført fort avgårde med den. Ved tung dønning maler de ytterste flakene på kanten hverandre gjensidig i stykker, slik at havet blir dekket av en issuppe av oppgnaget sarvis. Det er litt av en opplevelse å se isen i tung dønning. Da beveger alt seg, og det surkler og fosser skumhvit og grønt over knallhard blå is. Isen

demper forresten dønningen forbløffende fort - man skal ikke så langt inn i isen før dønningen nesten ikke kan merkes.

Om vinteren og våren kan det være lange perioder med sterk frost. Det vil da lett fryse et tynt lag med issørpe på havet. I løpet av kort tid kan dette nå en meget anseelig tykkelse. Slik tett sørpe kan være utrolig seig å forsere i kaldt vær. Ved rolig vær kan enorme drivisområder bli kittet eller støpt sammen til et kompakt hele, slik vi fikk oppleve det i Vesterisen i 1959. Det var da i en periode nesten ikke åpent vann å finne noen steder. Umåtelige havstrekninger utenfor iskanten kan også fryse til, spesielt i buktene. Imidlertid vil isen før eller senere brekkes opp av vind og strøm, og de små flate flakene som da dannes gnisser og gnurer gjensidig mot hverandre inntil de blir avrundete med opphøyete kanter. De likner da tallerkener, og denne typen is kalles følgelig for tallerkenis eller tallerkensørpe. Om denne blir pannekakeis også brukt.

Når man nærmer seg isen, kan denne anes lenge før den kan sees. Det skyldes at drivisen



Tallerkensørpe i Vesterisen. Foto: Berland.

reflekterer lyset oppover, slik at skydekket over isen blir lysende hvitt. Dette kalles islysne. Omvendt vil sky-dekket over åpent hav være en tung og blygrå blåne. Derved kan også iskantens forløp under horisonten bedømmes ved hjelp av skydekkets farge.

Da isen ikke er jevn akkurat, er den ikke en ensformig hvit flate. I skodde, regnvær og snødrev er det nokså jevnt lyst grått, men helt uten farger er det ikke likevel. Det blir jo helst et moll-bilde i hvitt og grått, men isføttene lyser da blågrønne ned i havet.

Når det så klarner opp og solen spiller over isen, da blir det straks et helt annet liv over landskapet. Snøen får liv. Det glitrer og blinker i snø og is, det blir kontrast mellom lyse flater og lette blå skyggetoner. Det er en voldsom refleks fra hav og snø. Den blågrønne isen under snøen anes i oppstående spir og under snøbroer; blågrønne isføtter og flakkanter taper

seg ned i det svarte hav. Trekker det så opp og luften blir disig, gir det en fantastisk dus og dempet belysning, konturene i det fjerne blir litt ullne, og fargene går over til pastell.

Fra Norge til isen er det mange hundre kvartmil over åpent hav. Små skuter, flate i bunnen, tunge i skroget og med høye rigger, slingrer seg fram mil etter mil. I 1960 dro vi ut fra Tromsø i midten av mars. Vi sto ut gjennom Malangen med medvind av liten kulings styrke. Siden spaknet det noe, men været var grått og overskyet med snø i luften. Etter to døgns seilas traff vi is om morgenen. Hele havet var dekket av forholdsvis nyfrosset grågrønn tallerkenis, anslagsvis nærmere to fot tykk og med lite snø på. Hele dagen gikk vi gjennom dette sørpehavet, det ville liksom ingen ende ta. Det bar i hvert fall bud om at det hadde vært frost i lang tid før vi kom. Vi passerte en og annen klappmyss, en eller to hadde allerede kastet. Det var uvant å finne klappmyss i slik is, normalt foretrekker den meget grovere og snødekt is langt inne i baksen. Henimot midnatt kom vi ut i åpent hav - det viste seg da at hele dette nyfrosne sørpehavet hadde drevet av fra - selve baksekanten. Vi fikk oss en hel liten overseiling i åpent hav til neste morgen, da vi traff selve iskanten. Som vi nærmet oss, falt temperaturen til = 18° C, det blåste NO kuling, været var blygrått og ullent, og frostrøyken sto som et rokk. Vi kom oss inn i isen og fikk det smult.

I tiden som fulgte var det til stadighet kaldt og nokså grått vær, med temperaturer helt ned til = 20° C. Det høres jo ikke så svært meget ut, men med åpent vann mellom flakene og dertil kuling og nokså fuktig luft, blir det likevel temmelig ufyselig. Vi har alle sett at på kjølige høstmorgener kan det dampes og ryke av småvann og myrer. Det skyldes at vanndampen som blir avgitt, kondenserer og faller ut som små dråper. Når luften er betydelig kaldere enn sjøen, som fryser ved nesten = 1,9° C, faller den avgitte fuktigheten ut momentant som frostrøyk i form av bitte små isperler. Man kan nesten si at frostrøyk er dypfryst tåke. I kaldt vær ryker det derfor av åpent hav. Frostrøyken står til værs, dels svak, til tider som et rokk nesten i høyde med mastetoppene. Med vinden

driver den bortover som et teppe, skjuler is og skuter så bare tønnene i toppene periodevis er synlige over røyken. De virker aldeles som spøkelsesskip i slikt vær.

I 1960 var været nokså grått, og det blåste til dels ganske friskt. Fuktigheten i luften falt ut over alt ombord som rimnåler som gradvis vokste seg større og større. I løpet av kort tid rimet skuten helt ned -rigg og rekke, dekk og daviter, ja selv skipsklokken var dekket av lange rimnåler. Piasavakosten på luken fikk langt rim i skjegget. Frost, gråvær, rim og is, sammen med belysningen i frostrøyk, gir en trolsk stemning.



Rima rigg. Foto: Berland

Vesterisen kan også vise seg fra sin beste side. Tindrende klare dager, kjølige riktignok, sol og stille vær. Kveldstemninger på iskanten, skyene med gullbrem og solstripen lekende i småkrus og dønning mellom flakene i slakkisen. Gråslør med solen tittende såvidt igjennom, stille og nydelige lyse kvelder med blikkstille hav, lang og rolig dønning som får flakene til å gyngende regelmessig opp og ned, samtidig som de bikker om sitt tyngdepunkt i takt med dønningen. Og når skyggene blir lange, står solen som en ildkule i kimeringen før den dukker i hav, og snøen blir grå og skumringsblå. Eller man kan oppleve gnistrende klare og kalde netter med fullmånen stigende opp av havet, kastende sitt blanke kalde lys over storknet hav. Den som har opplevet fullmåne på snøkledte fjellvidder kan ane hvordan det føles. Eller svarte netter i fangst -lyskasteren på rorhustaket spiller opp og får snøkrystallene i puddersnø og skare til å blinke, skrugarder og knulter kaster skarpe,

dype skygger - og alt utenfor lysfeltet er et svart intet.

Fangsten skal ikke tas med her, selv om det er på grunn av den at vi får all denne naturen med på kjøpet. Det er ihvert fall surt og slitsomt for skipperen å stå rolig i timesvis i tønnen i mastetoppen når frosten biter. Han kommer ned med rim i skjegget og med blankt drypp under nesen.

I 1959 var det meget rolig og kaldt vær. Hele Vesterisen frøs da til en sammenhengende isflate. Vi ble faste i isen flere ganger, og det var da nesten ikke åpent vann å se. Vi fikk også oppleve skruing. I nattens løp ble den nyfrosne sørpen som var blitt temmelig tykk skrudd opp til blågrønne skrugarder. Treskuter knirker og knaker noe ganske ettertrykkelig når flakene blir reist på kant langs med skutesiden.

I slutten av mars 1959 lå halve flåten i ro i en dønningskant og red av en kuling som sto rett på kanten. Isen, som var blitt malt og knust til en seig issørpe med isstykker i, var så hardt presset at det var ingen sak å gå på den, enda dønningen gikk stor. Det var nesten som å bevege seg på potetstappe.

I april 1959 gikk vi en dag vestover i slakkisen på kanten. Været var surt og grått. Fuktigheten i luften falt ut som isnåler og rim overalt ombord. Tynne tallerkenflak rak omkring på sjøen, og på de opphøyete kantene, kort sagt der hvor det var tørt nok, vokste det i løpet av dagen opp store lodne iskrystaller, ja de ble nesten som juletrær i miniatur.

I midten av april samme år gikk vi en dag vestover i et uendelig hav fullstendig tettpakket av tallerkenis. Det var et tynt skydekke på himmelen, og noe disig i kimeringen, hvilket resulterte i den nydeligste duse belysning en kan ønske seg. Langt forut krysset en enlig fangstskute vår kurs. Som motiv var det aldeles ypperlig.

Om sommeren er all nyisen smeltet, og i Danmarkstredet finnes det da derfor nesten bare stor svær bakse. Både is- og værforhold kan være vanskelige i Danmarkstredet. Isen

kan være tett og grov, og sterk strøm kan forandre den i løpet av kort tid. Skodden kan ligge tett og klam om skutene i dager og uker, og alt er bare grått og flatt. Det drypper fra riggen, og det hele virker fargeløst og uten liv.

Eller disen kan ligge som et slør tett over is og sjø, den blå himmel anes over mastetoppen, den skrå sol gir et diffus lys, og sikten er elendig. Alt virker større enn det virkelig er. Skodde og dis kan komme som kastet på en - det veksler mellom klarvær og drivende skoddeflak. Lys og skygge skifter fort i isen.

Men så kan man oppleve drivisen i Danmarkstredet i tindrende sol og klarvær. Drivende, blendende hvite isflak og knultrer i slakk is eller tett, blinkende råker innimellom, en kolossal hvit reflekterende oppbrukket flate sett fra oven, og enkelte store isfjell inne under land. I stille vær får solen tak ut på dagen, det blir påskevarmt og snøen blir grovkornet og bløt. Om natten blir det kjølig på grunn av utstrålingen, ferskvannslaget øverst fryser til et tynt lag skjellis mellom flakene, og om morgenens er det lett å gå på isen, for da bærer skarefaret godt. På isen er det blinkende grunne ferskvannsdammer dannet av smeltet snø - drikkevann er således ikke noe problem om sommeren.



Drivis i Danmarkstredet i tindrende sol. Foto Berland.

Mot nordvest sees Grønlands steile, svarte fjell og sylspisse topper som en tagget mur, med talløse breer og fonner innimellom. Skrekvens bukt kalles et stykke av denne kysten. Her sees toppene på mer enn hundre kvartmils avstand, ja selv på førti-femti kvartmils avstand ruver landet virkelig godt over synsranden. Luften er

tindrende klar og ren og får selv de fjerneste fjell til å tre klart fram. Det er lett å bli lurt på avstander i slikt vær. Morgen og kveld hildrer det ofte voldsomt, fjellene blir loddrette søyler som er flate i toppen, ja selv topper bak horisonten hildrer opp som staker. Eller man kan oppleve speilinger hvor fjellene står på hodet og ser ut som timeglass. Det er et grandiost landskap.

Kommer man lavt ned, som f. eks. ombord i en fangstbåt, skifter isen karakter. Da først får en det rette inntrykk av hvor knudret, kantet og uryddig den er. Skrugarder, knulter og koss skyter til værs som spir og kammer, skyggene er blå i motlys, og under snøbroer klukker bølgeslagene hult. Slikt må oppleves.

Det første møte med isen kan være voldsomt og betagende. I midten av juni 1957 stevnet «Polarbjørn», som forresten ble knust i isen noe senere samme år, vestover fra Island. Om morgenens hadde vi gått gjennom noe is - antagelig en strimmel som hadde drevet av - og stevnet ut på ettermiddagen mot iskanten. En del avvaskete knultre, flak og storiser var allerede å se. Kursen gikk rett mot solen, og det blinket muntert i oljeblank sjø. Store isfötter strakk seg grunne og grønne ut under havflaten.



Polarbjørn. Foto: Berland

Snøen lyste hvit der solen slapp til, men lå i dyp blå skygge i gjennomfallende motlys. På himmelen høyt der oppe strakk lange tynne skystriper seg. Etter hvert som vi nærmet oss, kom skoddens forposter sigende som et tynt disig slør, sollyset ble dust og dempet, og isflakene tapte seg på avstand - de ble litt ullne i kanten - toppene av små isfjell og storiser stakk opp over disen som skorsteiner, kirkespir og husgavler i en fortrollet flatlandsby en tidlig vintermorgen. Stemningen var rett og slett trolsk.

Havhesten - stormfugl og eminent seiler - ishavsskutenes trofaste følgesvenn, kom glidende på stive vinger ut av disen, seilte kjelent kloss forbi baugen, rodde noen tak med vingene og seilte i langstrakt glideflukt tett over den blikkstille vannflaten med vingespissene nesten ned i, og dens speilbilde fulgte med opp-ned. Fremdeles med ene vingespissen kloss i vannflaten rundet den elegant en knulter, flatet ut og var vekk igjen i skodden. Innimellan så vi flokker av alkekonger, eller tromsøværinger som de også kalles. Så kom plutselig tåken, solen ble som en gul skive, ja nesten som et smørøye på en grå ullen bakgrunn. Litt etter forsvant den helt. Farten ble slått ned til halv, det var plutselig blitt rått og surt, fortryllelsen var slutt.

Første gang i fangst opplevde jeg en natt like før midten av juni 1956. Det var en vidunderlig natt, trolsk og eventyrlig. En svak tåkedis drev som et slør over isen, natten var kjølig og klar. Solen sto lavt over horisonten, og glødet som en rød ildkule gjennom disen. Opp over disen stakk spir og topper, de nærmeste var tydelige, lengre vekk ble de utsydelige og tapte seg, og de fjerneste løste seg opp og gikk i ett med disen. I det blekrøde motlys som sivet flatt inn gjennom disen tegnet skulpturer i is og snø seg; motsatt vei var himmelen nattblå.

Omtrent på polarsirkelen - det var ikke dag, ei heller natt, men skumring som varte i mange timer. Verden var stemningsfull og blå som en midtsommernatt. Utover isen lå dyrene spredt, synlige gjennom disen som svarte flekker. Med durende hestekrefter ble isflak jevnt og sikkert bauget unna, og uten ekko smalt skuddene fra bakken og tapte seg mellom de halvt utviskete knultre. En slik natt gjør et mektig inntrykk.

Omkring St. Hans i 1960 lå vi stille i storlakk is på grensen mellom drivis og hav. Havet var blikkstille, det var så vidt vi kunne merke dønning. Været var meget disig og sikten elendig. Solen kunne vi ikke se, men vi ante den, og dens lys var sterkt og diffust. Havet tapte seg i ullen dis, grensen mellom sjø og luft var utvisket. Himmel og hav gikk i ett, ja det var nesten som vi svevde i et tomrom.



Kvitungen i slakk is. Foto: Berland

Havhestene samlet seg ved skutesiden og tigget spekkbiter som vi kastet ut til dem. De padlet varsomt og duvende omkring oss, og laget ringer i den blanke sjøen. Av og til startet en eller to stykker ved å løpe bortover vannflaten med raske foteplask, kom seg opp på vingene og forsvant i det store ullne intet hvorfra de var kommet.

Jeg husker en liten opplevelse vi hadde i Danmarkstredet i 1957. En dag med veksling mellom drivende skoddeflak og klarvær. Ut på dagen kom vi opp i fangst, og begge fangstbåtene var i bruk. Skuten gikk i forvein

og besørget skytingen, fangstfolkene kom etter i båtene og flådde. Vi holdt oss sånn passelig nær skuten, bare vi ante konturene av den som en mørk skygge i skodden var det greit nok. Det blåste en svak bris fra nord, og det var helst litt surt.

Så hendte det seg at den fangstbåten jeg var med kom på skutesiden og leverte skinnlasten. Da den andre båten ikke kom etter, ble vi sendt tilbake for å lete etter den. Vi kjørte rett unna vinden, og forsøkte å ta merke i isknultrene. Vi fant flaket hvor de andre hadde flådd, men ingen båt var å se. Vi svingte til babord rundt et passelig stort flak, og satte baugen opp mot vinden igjen. Som et fantomskip kom en annen skute, «Brandal», ut av skodden, strøk forbi oss og var vekk igjen. Vi fortsatte rett mot vinden en stund til uten å hverken se eller høre noe til fangstbåt eller storskute. Til slutt var det klart at vi antagelig hadde kjørt for langt i skodden. Vi stoppet motoren, lyttet forgjeves etter durende hestekrefter, og hojet litt attpå til. Vi tenkte at storskuten hadde kanskje seget litt videre fram, og så begynte vi å kjøre sikk-sakk på tvers av kurSEN. Først fire-fem minutter rett vest, stopp, litt nord, stopp, så like mange minutter øst, stopp, nord, stopp, øst, stopp osv. Alt uten resultat.

Ja, så satt vi da der midt på ville havet i en tom motorbåt. Vi stoppet motoren og lyttet. I stillheten fikk vi da høre havets sus og dur, skvalping og sukking av sjøen som vasket mot is. Dette var helt ute i slakkisen på kanten, og dønningen var godt merkbar. Små og store knultrer gynget opp og ned i takt med dønningen, sjøen vasket skumhvit rundt og over grønn is.

Havet vasket og marmet og malte mot is. Store flate flak har sin egen bevegelse. De vipper langsomt opp og ned i takt med dønningen; den ene kanten blir presset ned i havet slik at sjøen fosser innover så spruten står. Den motsatte siden blir løftet langsomt opp, sjøen fosser og faller utfør med bulder og brak. Flakene er ofte uthult og furet og formet av havet under flomålet. Når den

grønne veggen av flaket løftes opp ramler og renner sjø ut av de skjulte gjemmer. Så forsvinner den grønne isveggen langsomt igjen - havet blir presset inn i hulrommene med sukk og stønn og skarpe smell og surklende lyder, og når sjøen når oppunder isbroer smeller og klukker det som bærer oppunder en landsens betongkai. Jammen er det krefter i havet.

Så satt vi da der. Vi hørte svake skudd i nord, og satte straks alle kluter til. Vi hørte flere skudd, og etter en stunds kjøring steg «Brandal», som hadde passert oss noe tidligere, fram av skodden. Den andre fangstbåten vår hadde også gått etter lyden av skuddene, og dermed var vi alle heldigvis i god behold. «Polarbjørn» ble kalt opp på radioen, og etter en liten halvtime kom hun sigende. Det bør tilføyes at vi fikk oss en ordentlig skjennepreken av skipperen for å ha tullet oss vekk i skodden. Det hadde vi ærlig fortjent.

Ishavet er ikke bare sol og glede. Som så ofte ellers i livet glemmes snart de triste og ubehagelige opplevelsene - kulde, dager og uker i skodde, storm og styggevær. Men derimot solskinnsopplevelsene, stemninger i værskifte, det storlagne og den smilende barske natur, fester seg i minnet. Ishavet er så visst ikke å spørke med, men det har sin sjarm; det har atmosfære i mer enn den rene meteorologiske betydning av ordet. Men alle behøver ikke nødvendigvis fornemme den på samme mate.



Lasta fangstbåt. Foto: Berland.

Isbjørnen er verdens farlegaste rovdyr

og verdens største land-rovdyr, om vi no kan seie at Ursus maritimus er eit landdyr. Tyngre enn tre løver, uredd og uberekneleg, alt som rører seg er kanskje mat. Konge av Arktis og på toppen av næringsskjeda. Livsfarleg, men likevel totalfreda. Berre den såkalla urbefolkninga har ein viss rett til kvoteavgrensa tradisjonell jakt på isbjørn og på Svalbard finst det inga urbefolkning.

Berre dersom du er i verkeleg livsfare har du lov til å skyte for å drepe ein isbjørn. Og du er ikkje i livsfare om du står inne i hytta og ser bjørnen ramponere snøskuteran din eller om du ser at han går inn i nabohytta og øydelegg alt som er der. Først når du eller venene dine er truga og det ikkje nyttar å skremme den vekk med rop og steinkasting eller skramling med grytelok og heller ikkje med signalpistol, først når du er i verkeleg livsfare, når du veit at han vil angripe, har du lov til å skyte og då for å drepe. Og etterpå skal du så snart som råd er varsle Sysselmannen, og du må rekne med at drapet vert etterforska.

HH 22.8.11

Vi gratulerer Ishavsmuseet

Med 30 års jubileet!

SKREDDARSÝDDE 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.regjeringen.no

Om det er menneskeskapt eller ikkje får bli ein annan diskusjon, men **det vert varmare** i nord. Frå 1912 til 2008 auka middeltemperaturen i Longyearbyen med 4 grader frå minus 8 til minus 4. Ein auke på 0,23 grader per år. Gjennomsnittet for vinteren steig frå minus 16 til minus 12 og for sommaren frå pluss 4 til pluss 5,5 grader.

(: Polarklubben) HH 22.8.11

xXx

Sjølv om isbjørnen og brunbjørnen er svært så ulike, så er det likevel brunbjørnen om er **isbjørnen si stammor**. Isbjørnen en mykje større, har kvit pels og mørk hud, er ein dyktig symjar og ekspert på å overleve i Arktis, medan brunbjørnen for det meste held seg i dei store skogane, klatrar i tre og fangar laks i grunne elvar, men likevel altså. Og ikkje nok med det, det er brunbjørnen frå Irland som er isbjørnen sin stamfar og stammor, seier forskarar frå Penn State University i Pennsylvania, USA.

(: Weekendavisen 8. juli 2011) HH 22.8.11

Til Aust-Grønland med “Polar Star”

Av Hallvard Holm

Klokka er tre om morgonen onsdag 1. september 2010 og vi ligg til ankers inne i fjorden nord for Clavringsøya på 74 grader 18 minutt N, på Nordaust Grønland. Det meste av maskineriet er stengt av. Det er vindstille, klar og mørkeblå himmel med ein halv måne og nysnø på fjelltoppane, og heilt blankt hav. I vest over fjella og breane ser vi restane av solnedgangen frå i går. I aust er det mørkt ennå, mørk himmel og mørkt hav. Og like inn for oss på land, lysa frå Siriuspatruljen sitt hovudkvarter, **Daneborg**.



Det var i dette strøket dei heldt seg dei “gamle” fangstfolka. På kartet har eg sett at eit stykke nord for oss ligg **Germaniahann**, der “Floren”-mannskapet under leiing av Severin Gåsnes Liavåg overvintra, som dei aller første på Nordaust Grønland, vinteren 1908-1909. Severin Liavåg og 17 år gamle Johan Hareide, eit av mor sine søskjenbarn, omkom der den våren. (Alt dette er vel dokumentert i Adolf Brandal si dagbok.)

Ikkje langt derifrå ligg **Liavåghuset** frå Arktisk Næringsdrift og Hallvard Devold sin ekspedisjon med “Veslekari” i 1929. Og ute i

fjordmunningen, på nordsida, ligg **Kap Herschell-hytta**, reist i 1927 av “Hird”-ekspedisjonen og Hermann Andresen, “Greven av Herschell”, og fangstlaget hans hausten 1927. 20 år unge Ivar Ytreland og Odd Lindhjem hadde to overvintringar der 1946-1948. “7de juni”-ekspedisjonen og Vebjørn Landmark si hytte på **Kap Mary** frå 1909 ligg heller ikkje så langt unna. Her er det kjende namn og kjentfolk over alt.

Og lenger inne i Tyrolerfjorden, under **Zackenberg** (Dei taggete fjella) ligg NANOK sin fangsstasjon frå 1930. I dagslys kan eg sjå husa i kikerten. Der fanga Ivar og faren hans laks i elva fleire somrar for om lag 50 år sidan. No er det ein dansk forskingsstasjon der.

Dette er eventyrlendet. Eg står åleine på fordekket og eg kjener at eg er på heilag grunn. Og eg er 57 år tilbake i tid. Til ei natt omtrent på same tid av året. “Polarsel” ligg til ankers inne i Umivik. Eg er på babordsvakta og står ute på dekk og ser på dei svarte fjella rundt oss og på stormskyene på himmelen. Det er uver ute i Stretet. Men her er det stille, og det var inne i denne fjorden Nansen og Sverdrup og dei fire andre gjekk i land sommaren 1888, for å krysse Grønlands innlandsis som dei aller første.

Polar Star for ankers utanfor Daneborg. Sandoddenhytta i framgrunnen. Foto: Holm

Det var min aller første tur på sjøen, “i Ishavet” som det heitte. Like ung som Johan Hareide var då han drukna. –Kan hende var det på denne turen i Stretet med “Polarsel” og med “Tin”-Ottar Brandal som skipper at polarbasillen sette seg i blodet for alvor, Ein basill som det ikkje finst medisin mot, og ein tur som det kunne ha vore skrive bok om.

Men no er det altså “Polar Star” og vi ligg angra i ein fjord på Nordaust Grønland.

Vi gjekk frå Longyearbyen torsdag 26. august i solskin og svartestille, seilte i roleg tempo nordover langs vestkysten av Spitsbergen og gjorde landhogg her og der, på **Forlandet**, inne i **Sankt Johnsfjorden**, i **Smeerenburg**, den gamle hollandske kvalstasjonen frå 1600-talet, og på **Gravoddene**, gravplassen frå den same tida. Spor etter spennande og dramatisk historie frå Svalbards “første” og største industriperiode”.

Størst åtgaum mellom passasjerane vakte det sjølsagt då vi same morgonen tok ein zoodiactur inn i **Holmiabukta** der vi på nært hald fekk sjå tre vaksne isbjørnar og ein liten unge som fråtsa i spekk og kjøt frå ein død finnkval som rak i land her året før. Litt lenger inne i fjorden rusla der endå ein mett bamse. Fleire bjørnar har halde seg kring dette matfatet heile tida sidan kvalen hamna i fjøra. Vi var ganske nær dei, men dei ensa oss ikkje. Den store hannen dukke ned i vatnet og reiv laus svære kjøt- og spekklunsar som han drog opp på land, og jamen delte han med dei andre. Utruleg og heilt uvanleg, men truleg var han stappmett, og i alle høve var der meir enn nok mat til alle. Den vesle ungen, fødd i ei snøhole for om lag 8 månader sidan, var heile tida påpasseleg med å halde seg trygt mellom beina til mora. – Ei stor og fin oppleveling, og fotoapparata gjekk varme.



Isbjørnar ved kvalkadaveret i på Nordvest-Spitsbergen. Foto: Holm

Og sjølsagt måtte vi ein tur opp om 80-graden før vi endeleg la kursen vestover.

Turen over **Framstretet**, eller Grønlandshavet som andre også kallar det, tok godt og vel to døgn og det finst neppe nok meir fredelg og avslappande enn å vere om bord i ein romsleg båt på eit blankt hav. Louise heldt ei forelesing om sjøpattedyr, Birgitte om isbjørnar, Mick underviste oss om arktiske fuglar og eg kåserte om Fridtjof Nansen. Og eine kvelden såg vi filmen “Fram: One ship – three expeditions”.

Flatt hav heile vegen, men då vi ut på tirsdagen kom inn i drivisen, kom også skodda. Grautjukk skodde, og rett framfor oss på ei isflore dukka det opp, som ut av intet, ei isbjørnbinne med ein sprek to-åring labbane etter. Fram att med kamera og filmapparat.

Den trolske stemninga som skodda skapte, fineveret og isflaka freista også til ein tur med zoodiacane. Sju gummibåtar vart sette på vatnet, utstyrt med radarreflektorar og GPS, med alle passasjerane og oss guidane om bord. Og moderskipet vart raskt borte i skoddehavet. Til stor begeistring fekk alle gå “i land” på ein stor gammal-is. For første gong for dei aller fleste: Her sto dei på eit isflak midt ute i Polhavet og “nesten” ved Nordpolen og vart tekne bilde av! Ei utruleg oppleveling og ei trolsk stemning. Tett skodde, sterkt lys frå ei sol der oppe ein stad, isflak og skrugardar rundt om, blankt hav og heilt stille. “Den store tystnaden”, som Andrée skreiv i dagboka si. Ei oppleveling for livet.

Om bord att om ettermiddagen heldt Jørn Eldar Fortun foredrag om Grønlands historie. Min gode venn Jørn Eldar, som i si tid var med Ragnar Thorseth til Nordpolen, og eg var blitt samde om at han på denne turen skulle ta seg av Grønland og Nordpolen, så skulle eg ta meg av Svalbard og Nansen/Johansen og Amundsen. Ei grei arbeidsfordeling.

Det var sommar og sol og rimeleg varmt då vi etter frukost drog i land ved **Daneborg**. Fire staute og unge danske menn, med mangeårig Siriusmann Jens Bonde i spissen, tok vel imot oss og viste oss omkring. Dei 8 andre var ute i patrulje, og oppdraga til den 12 mann og 80 hundar sterke Siriuspatruljen er å overvake heile Nordaust Grønland, den enorme nasjonalparken, til fots og med mindre båtar

om sommaren og med hundespann om vinteren. Kvar vinter kører to patruljer nordover heilt til "toppen" av verdas største øy og ei patrulje sørover. Tøffe turar på fleire veker, og like tøffe menn. Danskars, som vi så ofte snakkar litt hånleg om når det gjeld vinterfaringar! Det er stor konkurranse og harde uttakingsprøver, og dertil stor ære å ha vore Siriusmann.

Før vi fer om bord att, svingar vi ut i fjorden til paddeflate **Sandøen** der ei 8-10 kvalross ligg og solar seg og fordøyer sine fleire tusen kamskjell.

Ut på ettermiddagen stimar "Polar Star" ut fjorden igjen og no, i dagslyset, ser eg godt hytta på **Kap Herschell**. Ei einsleg hytte eit lite stykke opp frå sjøen i eit veldig landskap. Her var det altså Ivar levde i to eventyrlege år i sin ungdom.

Vi rundar sørvestodden på **Claveringsøya** og har **Store Finch** øya på babord. I den vesle bukta der, i **Hirdhamna**, sokk "Hird" i eit uver i slutten av august 1927. Ennå kan ein sjå båten under nokre famner vatn, men vi utforska ikkje det. I staden ankra vi opp og gjekk i land i **Dødmannsbukta**. Dette var staden der Clavering i 1823 møtte 12 inuittar, menn, kvinner og barn. Det einaste og det siste møtet ein kjener til mellom europearar og dei opprinnelege nordaustgrønlandske eskimoane. Like vest for hytta var tydeleg spor etter meir enn 20 gamle inuittbuplassar, halvt nedgravne og bygde av stein og torv. Og på sandhaugane bak låg der mengder av mitraljøsepatroner frå siste krig. Sjølv på denne aude plassen var det krigshandlingar ein gong.

Dette var Henry Rudi sitt rike, Isbjørnkongen, som fekk den etter kvart så tvilsame æra av å ha drepe den siste ulven på Nordaust Grønland. (Ulven er visst no likevel i ferd med å etablere seg der igjen.) Lenger inne i fjorden, på fastlandet vest for Clavringssøya, ligg kongeriket hans, **Revet** og "**Moskusheim**".

"Polar Star" flyttar seg stort sett om natta og vi går på oppdagingsferder om dagen, og på veg vidare mot **Keiser Frantz Joseph Fjord** ser vi, i skyminga, bygningane på den gamle

fangststasjonen og radiostasjonen **Myggbukta** inne i ei bukt mellom ei halvøy med det underlege namnet Hold With Hope og Gauss Halvø. Dette er midt i **Eirik Raudes Land**, "norsk" land. Det var her Hallvard Devold og fangstkameratane hans den 27.juni 1931 heiste det norske flagget og tok landet "i besiddelse i H.M.Kong Haakon den 7.'s navn". Og her fangsta norske fangfolk frå tidleg på 20-talet til heilt på slutten av 50-talet. Den 22.august 1959 vart det norske flagget fira for siste gong, av veteranen og polarmannen Søren Richter, som også var ein av dei fem som heiste flagget der i 1931. (Les historia fortalt av S.R. sjølv i Polarboken 1960.)

--

Walterhausenbreen er enorm, og vi tek ein zoodiaetur langs den 15 km lange brefronten. Ei gruppe av passasjerane tek seg ein fjelltur saman med ekspedisjonsleiaren og den australske legen, medan eg vert igjen som "bøyevakt" for å passe båtane og å halde utkik etter bjørn. Alle vi guidane er sjølsagt utstyrte med både våpen og radio, og kan kommunisere med kvarandre og med skuta.

I fjøra finn eg restane av eit gammalt revebur. Det må ha drive i land her frå ein eller annan fangsstasjon. I fjordarmen som går inn austafoss, inn i Hudson Land, ligg **Hoelsbu** og om eg kunne sjå aldri så lite i vinkel, så ville eg ha sett inn dit. Kanskje stammar reveburet derifrå? Hoelsbu var ein av dei sentrale fangsstasjonane i Eirik Raudes Land. Bygd av John Giæver og andre i 1930 og fråflytta for godt i 1959. Idag vert hytta halden i stand og brukta av Siriuspatruljen. - Det var her onkel Knut, Knut O. Brandal, som var gift med far si syster, døydde 30. september 1933, og her ein stad ligg han gravlagd. - Eg skulle gjerne ha vore i land der også.

"Polar Star" siglar vidare vest- og sørover med stupbratte fastlandsfjell på styrbord sida og til babord den nesten like fjellrike **Ymerøya**, der vi gjer landstiging i Blomsterbukta.

Varghytta, som ligg litt til venstra for elva som no er nesten heilt turr, er også ei gammal norsk fangsthytte, bygd i 1930, den også.

Namn har hytta fått etter at ein stor ulveflokk herja i dette området i 1929. Hytta var i bruk heilt til 1979, men sto heilt til nedfalls då NANOK (Nordøstgrønlandske Kompani) i 1991 tok fatt på restaureringa av dei gamle fangsthytte. (Ivar Ytreland var ein aktiv person her også, og deltok i fleire av desse reparasjons- ekspedisjonane på Nordaust Grønland). I dag er hytta i ypperleg stand, utvendig heilt kledd med tjukk, svart tjørepapp.



Varghytta innvendig. Ikkje store plassen.

Hytta er ei typisk fangsthytte for maks to mann: eit lite bislag på knapt 1,5 m x 1,5 m og eit hovudrom på 2,5 m x 1,95 m med to sengebriskar. Vi let opp døra og tok skoddene frå det einaste vindaugeet for å få inn litt lys, og der inne var alt i skjønneste orden. Alt var klart for å ta imot ein frosen fangstmann som hadde vore ute og sett etter regefelle eller etter isbjørn: Omnen var rein for oske og opptenningsved og fyrtikker låg framme. Ryddig og reint. Ein fantastisk plass på jorda og eit utruleg fint ver. 14-15 varmegrader og skarp sol. Folk gjekk berre i t-skjorter. Og vi gjekk oss ein fottur langt innover øya, opp til **Noasjøen**, ein innsjø som faktisk er lilla.

Frodig vegetasjon, ein drivkvit grønlandshare hoppa rundt og eit par moskus rusla opp i lia innafor kamerahald for eit lita telelinse. Eg plukka med meg litt moskusull undervegs. Dei røyter, desse sauedyra, og Gerd Ytreland hadde love å strikke meg eit kvart om eg fann nok ull. Det heldt til ei mjuk og varm lue.

På vegen vidare ut Kong Oscar Fjorden passerer vi **Ella Ø**, oppkalla etter A.G.Nathorst si kone i 1899. Siriuspatruljen har ein stasjon her, "Ørneredet". Vi ser inn dit. På vestsida av den tronge leia på innsida av øya går fjella rett til himmels, Bastionen er 1367 m rett opp frå havet, og fjorden er omrent like djup.

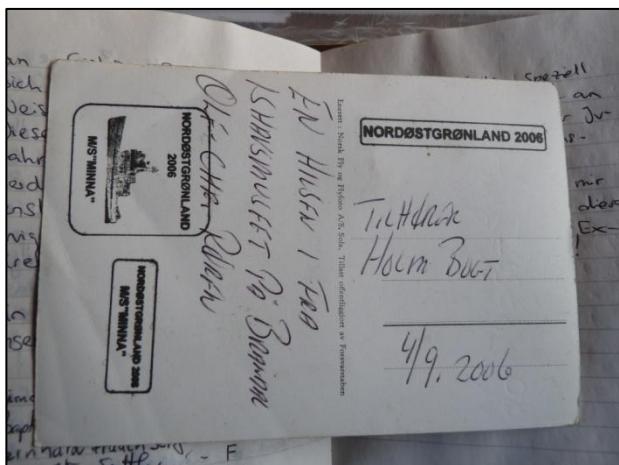
Fredag 3.september er vi inne Alpefjorden. **Sefstrømbreen**, eigentleg er det to breenar som møtes og går ut i fjorden, gjekk i 1966 heilt over til andre sida av fjorden. No er der ein opning på om lag 400 meter og ein brefront på 13 km. Isfjella er enorme og har dei mest kunstnarlege fasongar. Det ser ut som om her har vore ei eller anna form for arkitektkonkurranse. Utbyggjarane i Bjørvika har kanskje henta sine idear herifrå. –Her er lite fugleliv og lite dyreliv, men der ligg då ein storkobbe på eit isflak, og han poserer villig for oss på få meters avstand.

Vi går i land i **Holm Bugt** på Trailløya. Hytteboka fortel at ei gruppe franskmenn som forskar på lemmen forlet hytta for berre seks dagar sidan. I mellomtida har isbjørnen vore



Holm utanfor hytta i Holm Bugt etter at ryddejobben er avslutta

her og herja fælt både ute og inne. Medan alle dei andre tek seg ein lang tundratur i det fine veret, vert eg att ved hytta og ryddar opp etter bamsen så godt som eg kan. Eg ryddar både ute og inne og spikrar igjen vindaugen som bjørnen har knust. Spikar finn eg i alt rotet, men ingen hammar. Ein høveleg stein gjer nytten. Bjørnen har ikkje kome seg heilt inn gjennom det vesle vindaugen, så omnen og kjøkenutstyret er intakt. I alt rotet finn eg franskmennene si hyttebok og ei dagbok der Ole Chr. Røren har skrive ei helsing frå gjengen om bord i "Minna" i 2006. Eg skreiv sjølsagt også mi helsing til dei som kjem etter, og då eg kom heim sende eg melding både til NANOK og til leiaren for den franske ekspedisjonen som hytta sin tilstand. –Isbjørnen såg eg ingenting til, men like vest for hytta finn eg modne blåbær. – Hytta vart reist av Ingstad og andre i 1932 og restaurert av NANOK i 2001. Eg vonar mine provisoriske reparasjonar gjorde at hytta ikkje vart fullpakka av snø sist vinter.



Helsinga frå Ishavsmuseet og Ole Chr. Røren i Holm Bugt-hytta. Foto: Holm

Seint på ettermiddagen stimer vi vidare ut **Kong Oscar Fjord** og i skyminga passerer vi både **Kap Petersén** (Møreekspedisjonen med bl.a. Peder Sulebak 1930), **Mesters Vig** (Gruvebyen

-bly og sink- og flyplass som vart offisielt stengt i 1985, og som i dag har ei bemanning på to mann for å halde alt vedlike) og historiske **Antarktikhavn**, ein av dei viktigaste norske fangstasjonane på Nordaust Grønland, den og. Bygd opp av den same Møreekspedisjonen,

leie av Jonas Karlsbak, i 1930, saman med Odd Åmbak. Her heldt også Hermann Andresen og Helge Ingstad hus. Ingstad var utnemnd til Sysselmann over Nordaust Grønland, og det var i denne hytta han sat, saman med Hermann Andresen og telegrafisten Bjørn Western, då dei ut på vinteren 1933 fekk melding om at Norge hadde tapt i Haag. Eirik Raudes Land var brått "en saga blott" og Ingstad drog same hausten til Svalbard som Sysselmann.

Eg brukte kikkerten flittig, og ut på natta stima vi ut i **Grønlandshavet** igjen.

Scoresbysund er verdas største fjordsystem, 310 km langt, og dei neste to døgna skal vi cruise her. I **Heckla Hamn** på Danmark Ø dreg vi i land. Ein vakker stad, ei godt skjerma hamn og ein utruleg frodig tundra. Eg fekk i det heile mange positive overraskningar når det gjaldt plantelivet og veksttilhøve på denne kysten. Litt oppe frå sjøen ligg ei stor hytte, eit hus med mange rom, som tydeleg vert brukt av folk frå byen Scoresbysund når dei er her og fiskar og jaktar. Her er vi utanfor Nord Øst Grønland Nasjonalpark og i eit av dei to områda på Aust Grønland der det er ei fast busetting. Nede i fjøre ligg det fleire fiskegarn, og medan vi nyt landlivet og solskinet, kjem det ein "Viknes 770" med tre menn og to kvinner inn på hamna. Lokale folk som nok har tenkt å vere her i helga, det er laurdag i dag, 4. september. Og vi dreg vår veg.

Søndags morgen er vi på veg inn **Nordvestfjorden**, ei av fleire sidearmar i dette fjordsystemet. Det seiest at dette er verdas djupaste fjord. Den er målt ned til 1500 meter. Innlandsisen rekk ut i fjorden her også og slepp frå seg enorme brekalvar. Kaptein målte eit av dei til 1,4km langt og 57 meter høgt. Kor djupt stikk så eit slikt isberg då, skal tru? 500 meter? Eit stykke frå fjordbotnen må vi snu. Fjorden er ikkje kartlagd lenger inn.

Vi kryssar ut att mellom uteljande kunstferdig utforma isfjell og ankrar opp og går i land i **Martin Karlsen Bugt**. Den vesle bukta heiter faktisk det. Det står på draftet vårt: Martin Karlsen Bugt. Igjen er eg "bøyevakt" medan dei andre fer til fjells, med rifle, radio og fløyte, for dette er isbjørnterreng. I fjøra finn eg

ein underleg flat stein med to heilt ulike sider som eg tek med heim som eit minne frå denne "Brandalsbukta". Kan hende er eg den einaste nesten-brandalingen som har vore der.

Ut på ettermiddagen går vi i land igjen, denne gongen på **Sydkap**, på neset mellom Nordvestfjorden og sjølve Scorsbysund. Her står det 6 små hytter med mykje fiskeutstyr og mykje rot rundt veggane. Moskusskallar over alt og fiskegarn som ligg til tørk utover lyngmarkane. Ute i sjøen ligg fleire fortøyingsbøyer. Så dette er tydeleg eit mykje brukta terrenge både for jakt og fiske.

Vi er i land på Sydkap i fleire timer og eg har aldri sett tundra med slike haustfargar, og eg har sett mykje tundra i mitt liv. Gul polarvier, grøn og knall raud polarbjørk, nokre så høge at vi neste snubla i dei og djup raud blåbærlyng. Lyng, mose og lav i alle fargar. Dette er uverkeleg vakkert. Folk ligg langflate og fotograferer. Eg og.

Det bles opp til ein liten vind og vi får eit lett regnver, men likevel avsluttar vi endå ein topp dag med BBQ på akterdekk.



Frå Ittoqqortoormiit/Scoresbysund

Ittoqqortoormiit/Scoresbysund er den siste hamna vår på Grønland denne gongen. Den nordlegaste inuitbusettinga på Nordaust Grønland. Ikkje store plassen, med eit par små utbygder og ein flyplass. Her lever folk ennå delvis på gamlemåten. Dagen før vi kom inn hadde lokale jegerar drepe to minkekvalar. Kadavera og alle innvolane låg ennå i fjøra litt innfor busettinga for å lokke til seg isbjørn, og

mens vi var der var folk ute og jakta på ein bamse som var sett i nærleiken.

Eg er eigentleg på jobb, og får alt for liten tid til å utforske byen, men eg rekk å få med meg det vesle museet, butikken, kyrkja, der ei myndig dame forbyr oss å fotografere inne (men det var fyrst etter at eg alt hadde teke eit bilde), og turistkontoret, og det er der eg får meg ei skikkeleg overrasking: "Kan du ta med deg ein liten presang heim til Ivar Ytreland?" spør den unge og vakre danske kvinnen bak disken, Karina, som den naturlegaste ting i verda. "Ja, visst" svarar eg. "Sjølsagt." – Ein liten presang?! Fram frå sideromet kjem ho med ein diger moskus-bog, 15 kg! (Eg fekk no med heile bogen heim, og eit par dagar etter heimkomsten vart det moskuskarbonader med mykje godt tilbehør heime hos Gerd og Ivar oppe på Skorkeberget.)

Ittoqqortoormiit var siste stoppestaden vår på Grønland. Dagen etter, tirsdag 7. september, var vi ute i **Stretet** igjen, i regn og tåke og dønning. Om kvelden var det Captain's Farewell Dinner og ikkje før hadde vi gått til køys før ekspedisjonsleiaren vekkjer oss alle over høgtalaranlegget: "Nordlys! Kom på dekk!!" – Så fekk dei oppleve det også, ekte Aurora Borealis. Den siste natta om bord.

–Og i morgen tidleg er vi i Reykjavik. Og eit eventyr er over.

Drøbak 30.08.2011

Hallvard Holm

(Eg har hatt god hjelp av Peter Schmidt Mikkelsens bok "Nordøstgrønland 1908-1960. Fangstmannsperioden" då eg skreiv dette, og Ivar Ytreland har lese korrektur. HH)

Plukkfangst:

I nyare tid er **fem menneske drepte av isbjørn på Svalbard**. I november 1971 vart Bjørn Tessem frå Tromsø angripen og drepen på Bjørnøya. Til vanleg er der lite bjørn på

Bjørnøya, men den gongen var der altså ein. Kan hende hadde han stranda på øya vinteren før og var utsvolten. Og Tessem vart teken på hyttatrappa. Hyttedøra var låst!

I juli 1977 låg ei østerriks familiegruppe i telt opp i Magdalenefjorde. Menn, kvinner og barn. Isbjørnen gjekk til angrep og drap ein 33 år gammel mann framfor augene til dei andre. Bjørnen drog kroppen med seg ut på eit isflak, og ingen ting vart funne att av mannen. Jokkskadde rømde dei andre opp på ein isbre i nærleiken. Der skreiv dei SOS med steiner på isen og venta på hjelp. Og hjelpa kom etter eit døgns tid, eller var det to, då Sysselmannen på ein inspeksjonstur i helikopter tilfeldigvis flaug over dei.

I mars 1995 var to venninner på fottur på fjellplatået som ligg rett oppfor kyrkja i Logyearbyen, Platåberget. Ein heilt vanleg tur å gå for folk i longyearbyen. Ein fin liten søndagstur. Det var aldri bjørn der, oppe på fjellet, så ingen bar med seg våpen. Heller ikkje desse to venninne. Men denne dagen var der ein liten bjørn, berre 88 kg, men det var 88 kg med musklar og tenner og knivskarpe klør. 22 år gamle Nina Olaussen frå Oslo vart drepen. Venninna kasta seg utfor den stupbratte fjellkanten og bærga livet.

Helmer Kristian Kristiansen var ein erfaren ishavsmann og islos og var med eit turistskip som kjentmann på austkysten av Svalbard hausten 1995. Dei gjekk i land på ei øy sør i Hinlopenstretet, og der angreip isbjørnen. Det hjelpt ikkje med signalpistol og det er uforståeleg at Helmer berre hadde med ein 22 kaliber pistol. Han var ein god skyttar, for då folk frå sysselmannskontoret etter ei tid avliva isbjørnen, som ikkje ville forlate den døde kroppen til Helmer, og då dei flådde bjørnen, sto fleire av kulene faste i pannebrasken på bjørnen. Og Helmer Kristiansen var død.

Og så skjedde det igjen i sommar. 17 år gamle Horatio Chappel som deltok i British Schools Exploring Society sin leir lengs inne i Sassenfjorden vart første veka i august drepen av ein gammal ihelsvolten isbjørn med utsltre tenner. I årevis har BSES hatt slike sommarleirar på Svalbard, folk med stor erfaring og utan store uhell, men denne gongen gjekk det gale. Ikkje virka varslingsanlegget og rifla klikka fire gonger før det femte skotet drap bjørnen. Diverre for seint for unge Horatio.

(:Svalbardposten og eigne notat) HH 22.8.11

xxx

Innlandsisen på Grønland har det tøft for tida, fortel det danske tidsskriftet Polarfronten. Observasjonar viser at året 2010 har vore det verste for innlandsisen si ”helse” hittil. Ein mindre kald og turr vinter følgd av ein uvanleg varm og turr sommar, førde til større avsmelting enn nokon gong tidlegare og det var rekord i kalving frå dei store breane som munner ut i fjordbotnane.

(:Polarfronten nr.1/2011) HH 22.8.11

xxx

China som polarnasjon? Ja visst, sidan 1984 har verdas mest folkerike stat organisert 26 ekspedisjonar og etablert 3 forskingsbasar i Antarktis. I det same tidsrommet har Folkerepublikken også sendt ei rekke ekspedisjonar nordover og i juli 1984 opna China sitt første forskingssenter i Arktis, i Ny Ålesund. Ikkje berre China, men også verdas nest folkerike stat, India, og 10 andre nasjonar, i tillegg til Norge, er no til stades i gamle Brandal City, i alle fall om sommaren.

(:Polarfronten nr.1/2011 og eigne notat) HH 22.8.11

Nansen-Amundsen-året.

Oversikt over arrangement i haust.

Utstilling «Døden eller Grønlands vestkyst»

NTNU Vitenskapsmuseets utstilling om Nansens Grønlandsekspedisjon.

NTNU Vitenskapsmuseet Trondheim 01. jan 2010 –
31. des 2011

Utstilling «Luftskip og båter»

Varanger Museum viser utstillingen om Amundsens og Nobiles færder i 1926 og 1928.

Varanger Museum Vadsø 01. mai 2010 –
31. des 2011

Utstilling og bok om Roald Amundsens egne foredrag

Frammuseet/Framkomitéen åpner utstilling som inkluderer Amundsens egne tekster og kolorerte glass-slides. Tilgjengelig som vandrestilling.

Frammuseet Oslo 07. jun 2010 –
31. des 2011

Blogging av sydpolsdagbøkene

Frammuseet vil blogge sydpolfarernes dagboksnotater på dagen 100 år etter de er skrevet.

Frammuseet Oslo 22. okt 2010 –
20. nov 2011

Nansen og jeg

"Nansen og jeg" heter det nye aktivitetsrommet på Nobels Fredssenter. Her kan barn og familier la seg inspirere av Fridtjof Nansens

innsats for flyktninger og få innblikk i hvordan det er å være flyktning i dag.

Nobels Fredssenter Oslo 01. jan 2011 –
31. des 2011

Utstilling «Fridtjof Nansen - The Humanitarian»

Udstillingsom viser Nansens humanitære innsats i perioden 1920 – 1930.

Norges ambassade Helsingfors 07. jan 2011 –
30. des 2011

Nansen-utstilling

Nansenmateriale stilles ut i monter på Norsk Polarinstitutts bibliotek

Norsk Polarinstitutt Tromsø 23. jan 2011 –
31. des 2011

Utstilling «Snowhow. Polarheltenes lærermestre: inuitter, samer og ishavsfolk»

Udstilling som viser hvor viktig kunnskapen fra ishavsmiljøet og arktiske urfolk var for Nansen og Amundsens polare suksesser.

Norsk Polarinstitutt, Tromsø Museum, UiT Tromsø 21. mar 2011 –
31. des 2011

Utstilling «Amundsens ekspedisjoner»

Akersmuseet, Follo Museum Drøbak 13. mai 2011 –
31. jan 2012

TRANSIT - utstilling om flyktninger

Udstilling om flyktninger i dag og Fridtjof Nansens humanitære arbeid. Fotografier av Espen Rasmussen.

Espen Rasmussen, Nobels Fredssenter Oslo 01. jun 2011 –
31. des 2011

Utstilling: Marinens rolle i norsk polarhistorie

Marinemuseet utvider sin permanente utstilling, der det fra før bl.a. har vært en modell av Fram, med nye plakater, samt originale dokumenter og gjenstander.

Horten 18. jun 2011 –
09. okt 2011

Fridtjof Nansen. Vitenskapsmann og kunstner

I anledning 150-årsjubileet for Nansens fødsel viser Lillehammer Kunstmuseum rundt 50 papirarbeider innlånt fra både offentlige institusjoner og private eiere.

Lillehammer Kunstmuseum Lillehammer 25. aug 2011 –
15. jun 2012

Arktiske eksperter. Selfolkets møte med Amundsen

Selfolket, netsilik-inuitene fra King Williams Land i det nordlige Canada, var Roald Amundsens lærermestre. Under ekspedisjonen gjennom Nordvestpassasjen i 1903-06 tilbrakte Amundsen og hans mannskap nesten to år her i nær kontakt med netsilik-inuitene.

Kulturhistorisk museum, UiO Oslo

Gamle-Hau

Gamle-hau likte ikkje skuter som gjekk på sida med han. Ein gong ropte han opp maskinisten og sa; «Sjå på dinna kleimen, ta og gå ned att i holet og snakk pønt til gamlå». «Kan hende he ho litt til». Maskinisten gjekk ned og starta lysmotoren, han rista så godt. Gamle-Hau vart godt fornøgde. Kika utfør skutesida og sa; «No gjenge oss pinadø akkurat so det skulla ha vore ein ta Mørelinjene»!



Nansen – Amundsen året:
Dagbøkene frå Sydpolferda er komne ut.

Av Hallvard Holm

Endeleg får vi vite heile sanninga, eller så nær vi kan kome sanninga, om Roald Amundsen si sydpolferd 1910 – 1912. Takka vere ein storbraggd av Frammuseet er no alle dagbøkene til alle dei som var med på sydpolsferda, og som skreiv dagbøker, trykt opp og gjort tilgjengelege for alle. 14 dagbøker i 8 bind, på norsk og etter kvart også på engelsk.

Her har direktør Geir Kløver og folka hans, med uvurderleg hjelp frå dei mange frivillige som har stira seg halvblinde på därleg handskrift og ofte svært mangefull ortografi, og fått transkribert det heile til trykte ord. Nokre fåe ord har det vore heilt uråd å tyde. For å skjøne andre, har dei gått til lokale “ekspertar” som t.d. eldre folk i Morgedal (Olav Bjaaland skriv på sterk dialekt).

Mykje av dette stoffet har aldri vore tilgjengeleg tidlegare, ikkje for forfattarar og biografar heller, så her er det mykje nytt stoff å bryne seg på, og kanskje må vi også endre på nokre oppfatningar. Det er god grunn til å tru at m.a. Tor Bomann-Larsen må revidere sin Amundsen-biografi og at Ragnar Kvam jr. må skrive om att deler av boka si om Hjalmar Johansen.

Også engelske forskrarar og forfattarar vil få eit og anna å tenke på når dei får tilgang til bøkene på engelsk. Av dei der borte som har skrive om denne ekspedisjonen, er det berre Ronald Huntford som pratar og les norsk og som tidlegare har hatt tilgang til noko av dette stoffet, og han har sanneleg fått mykje peppar heime.

--

Bøkene vart presenterte i Frammuseet klokka 1100 den 23. august i år. Den 23. august 1911 klokka 1100 starta dei på ferda mot Sydpolen, og Amundsen skriv “Polfærden ær beijnt.”

Eit av bokbinda inneheld 8 dagbøker: Den tyske oceanografen **Adolf Schröder** skriv m.a.

at ein dag var det “så koldt at selv Amundsen frøs”. Schröder, som også skulle vere kokk, laga så dårleg mat at han fekk sparken som kokk allereie i Madeira, og Adolf Lindstrøm, som var hyra som fyrbøtar, overtok. --**Ludvig Hansen**, islosen, som skriv veldig lite, fortel m.a. at han til julaftan 1910 laga 20 snapsglas i blikk. --Seilmakar **Martin Rønne** skriv også kort, men han fortel ein heil del om kva Amundsen foretok seg. Han skriv om “vår kjekke sjef” og fortel at sjefen “kinomatograferer en sel”. --Russaren **Alexander Kutschin**, oceanograf han også, skriv morsomt om “Teater Fram” som er “Vist i Paris og London 500 ganger, under stormende jubel”. Hjalmar Gjertsen var prima ballerina. Kutschin, som drog heim frå polferda allereie våren 1911, før dei andre, omkom året etter nord for Sibir då han var med Rusanov-ekspedisjonen. --**Oscar Wisting** skriv også veldig kort, men han utfyller seinare med å skrive boka “16 år med Roald Amundsen”. “Det største øyeblikk i mitt liv”, seier han om då dei planta det norske flagget på polpunktet. --**Helmer Hanssen** er representert med eit utdrag frå boka si “Gjennom isbaksen”. --Snikkaren og altmuligmannen. **Jørgen Stubberud** vart 97 år gammal og levde heilt til 1980. Han lånte dagboka si ut til Vi Menn for lenge sidan, og, eg hadde nær sagt “sjølsagt”, boka vart borte, truleg for godt. Men som gammal mann skreiv han på ein sjølbiografi og utdrag av den er tatt med her. --**Christian Doxrud** skriv spennende om ferda etter Sydpolen. Han var kaptein på FRAM i Syd-Amerika (4.11.1912-3.10.1913) og førstestyrmann på reisa tilbake til Norge, som enda i Horten 17. juli 1914 der Kong Haakon var den første som steig om bord. Doxrud skriv og om Andreas Beck sin sjukdom og begravelse i havet, om bederva mat og om eit fartøy som er så grodd at ho gjer nesten ingen fart.

Dei andre som skreiv dagbok har skrive så pass mykje at det er blitt eigne bøker: --**Thorvald Nilsen**, kaptein og nestkommanderande, skriv mykje om kva som hende etter polturen, m.a. medan skuta låg og vente på opninga av Panamakanalen. Det var meininga at FRAM skulle vere første skuta gjennom, men det

drygde så lenge med opninga at dei måtte dra heim før. Han fortel om den 5 månaders lange reisa frå Kristiansand til “Framheim”, 15.938 kvartmil med 97 hundar på dekk, hundar som etter kvart fekk ei brote kvalpar. --**Kristian Prestrud** skriv begeistra om det som skjedde, og han er stolt over at han var ein av dei som Amundsen betrudde seg til om planane sine før dei kom til Madeira. Dagboka hans er ei av dei som aldri har vore tilgjengeleg tidlegare og er supplert med ein artikkel Prestrud skreiv til Amundsens bok “Sydpolen”. --**Hjalmar Fredrik Gjertsen** kom rett frå Sjøkrigsskulen og vart hyrt som andrestyrmann. Han var lei seg for at han ikkje fekk vere med polpartiet, og søkte etter Framferda om å bli med på ei rekkje polare ekspedisjonar. M.a. var han med Byrd, men diverre fekk han ikkje permisjon raskt nok til han kunne bli med Schakleton. Det mest interessante i hans dagbok er kanskje likevel det han fortel om då Scott si skute “Terra Nova” kom på besøk. Han leita fram både ein engelsk grammatikk og geværet, og ladar det. Men alt gjekk fredleg, sivilisert og jovialt for seg. Engelskmennene er forundra over alle hundane og over kor fint mannskapet har det om bord og over det “klasselause samfunnet” der. (Dette må berre lesast!) --**Sverre Hassel** var altmuligmann og hundekøyrar. Han skriv ei lang dagbok, med eit kritisk blikk på det meste. M.a. skriv han om konflikten mellom Amundsen og Johansen, ein konflikt som elles er merkeleg lite omtala i dei andre sine dagbøker. Sverre Hassel døydde brått og overraskande 6. juni 1928 i eit hageselskap heime hjå Amundsen på Svartskog. --**Olav Bjaaland**, snikkar og skimakar, var frå “skisportens vugge, Morgedal” og skriv på morgedalsdialekt med ei vanskeleg handskrift. Han var heilt klart den “avskrivarane” brukte mest tid på, men det er ei fryd å lese det han skriv. “Sudpolen rakk me halv tri i dag” og vidare “Her er slet som paa Morgedalskjønni og godt skiføre”. --Minnest eg rett så var det Olav Bjaaland som tende den olympiske elden i grua si heime i Morgedal i 1952.

Hjalmar Johansen. Mange har venta på denne dagboka. Barnebarnet hans, Fredrik “Fred” Hjalmar Johansen, las frå den ute på

Frammuseet under lanseringa. Hjalmar var veldig opptatt av hundane, som han meinte er like kloke som oss. Han skriv inngående om konflikten med Amundsen, men dessverre slutta han å skrive før polpartiet returnerer til "Framheim", så vi veit lite om kva han tenkte etterpå. I boka er det teke inn to brev som han skrev om bord i "FRAM" på veg til Hobart, og nokre dokument frå heimreisa hans derifrå. Også Fridtjof Nansens minnetale over sin gamle kollega og venn er teken med.

Så står **Roald Amundsens** dagbøker frå denne første erobringa av Sydpolen att, og sidan mykje av det som står her er kjent frå før, skal eg ikkje gå nærmare inn på den her. Kjøp alt saman, og les og sjå.

Kva har så eg lært av å bla i alle desse "uoppdaga" bøkene? Eg har lært at eg, og sikkert mange med meg, må revidere inntrykket mitt av Amundsen. Bilde av han vert nok gradvis mildare etter kvart som eg les om "Vår kjekke sjef".

Eg har lært at oppgjeret mellom Hjalmar Johansen og Amundsen ikkje blir lagt stor vekt på dei andre og at Hjalmar ikkje vart jaga i land då dei kom til Hobart. Og eg har lært at engelske forfattarar og polarhistorikarar bør sjå med andre auger på forholdet mellom "FRAM"-mannskapet og mannskapet på "Terra Nova", og kanskje også på "krigen" mellom Scott og Amundsen. Og eg har lært eit og anna om menneskeleg fantasi, uthaldenheit, vennskap og toleranse, og om lojalitet og vilje og storsinn.

Eg drog tilbake til Oslo med ferga den kvelden 1000 kroner fattigare (bøkene var på tilbod første dagen) og med nesten 8 kg bøker i veska. Nokre tusen sider tekst der det meste har vore ukjent til no, og nokre tusen biletar der dei fleste aldri har vore publiserte tidlegare.



Vrakbil mottak

www.aasenbil.com

Tlf 700 37 900

post@aasenbil.no

6062 Brandal



Håkjerrings fiske med Flemsøy. T.h ser vi Arne Hovden, i rorhuset Karl Brandal. Foto frå Knut M. Myklebust. Ishavsmuseets arkiv.

Bilde under: Illinois på Newfoundland. Bilde frå Sigurd Dimmen, Ishavsmuseets arkiv.



Returadresse:

Ishavsmuseet

6062 Brandal

Porto

Betalt P.P

Avtale

617108/7



Blåbær

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

Forsking viser at Blåbærkonsentrat har positive verknader på kroppen sitt immunforsvar, og gir betre sirkulasjon i dei tynne blodårane.

Dette fordi ekstrakten har ekstra høg konsentrasjon av antocyanar som er dei mest effektive antioksidantane i naturen.

Blåberekstrakten er også betennelsesdempande, 1-2 kapslar dagleg.

Polarolje®

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

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

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

Forbrukarkontakt/produsent:

Polargodt AS

6070 Tjørvåg, tlf 70 0842 62 - fax 7008 4263

Arnfinn mobil: 90660 438

arnfinn@polargodt.no

www.polargodt.no

