



Ragnar Thorseth:
30 år sidan Nordpol-
ekspedisjonen.
Side 25



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 3– 2012 14. årgang kr. 50,-

Leiar:

Ragnar Thorseth første nordmann på Nordpolen for 30 år sidan.



Den 29. april 1982 nådde Ragnar Thorseth i lag med mennene sine fram til Nordpolen etter ei strabasjøs ferd på 1800 km over havisen. Ferda tok 59 dagar. Utanom ekspedisjonsleiaren var desse med: den kanadiske inuitten Ekaksak Amagoalik og nordmennene Trygve Berge og Jørn Eldar Fortun.

Dette var den nye tids polfararar. Ikkje ski og hundespann, men snøskuter, forsyningar frå fly, satellittnavigasjon og dagleg radiokontakt med hovudkvarteret i Resolute Bay der journalist Peter Hesseberg sat. Men den bitande kulden, dei nærast uframkommelege skrugardane, isbjørnfaren, isråkene og slitet var av det gamle og velkjende slaget. Det fekk dei oppleve i rikt monn.

Mange her i distriktet veit at det var Ragnar Thorseth og mennene hans som var dei første nordmenn på Nordpolen. Men det er truleg ikkje allment kjent. Det vil Ishavsmuseet gjere noko med og blir også no i stand til det. I sommar bestemte Ragnar Thorseth seg for å gi utstyret frå alle ekspedisjonane sine til Ishavsmuseet. Han har gjort så mykje meir enn turen til Nordpolen. Det meste av utstyret har til no lege i ein garasje heime hjå Thorseth. No vert ting og foto samla i eit eige rom i Ishavsmuseet. Dermed vert det lettare for alle interesserte å få innsyn i alt det oppdagaren og forfattaren frå Tjørvåg har vore med på. Og Ishavsmuseet er ein attraksjon rikare. Utstillinga Ragnar Thorseth –levd liv, vert opna 12. oktober.

Ragnar Thorseth har urettmessig kome noko i skuggen av fleire av dei som kom etter han på ekspedisjonar. Det er vårt inntrykk. Det er det på tide å gjere noko med.

Du kan lese meir om Ragnar Thorseth i dette nummeret av Isflaket.

Meir om innhaldet i dette nummeret

Toppoppslaget vårt denne gongen er tredje og siste del av Per Johnson sin eventyrlege artikkel om sagbruket i Hjorthamn på Spitsbergen. Artikkelen handlar så visst om mykje meir enn sagbruket i Adventfjorden. Vi kan lese om båten Sandsvalen, om mannskapet om bord og mangt av det dei kom ut for. Til slutt i artikkelen slår forfattaren seg ned i smulare farvatn; på øya Helgebostad som ligg nordvest for Frøya i Sør-Trøndelag. Der lever han enno i dag i lag med kona Amy Lightfoot. Og sagbruket frå Hjorthamn er i full drift, mata med lokal furuskog.

Med nokre få unntak har vi ikkje skrive mykje om kvinnene i dette bladet. Det er for så vidt naturleg. Det var ikkje dei som var på ishavet. Men det var dei som hadde ansvaret heime når mennene var på sjøen. Og korleis var det å vekse opp i ei ishavsbygd med far og brør på selfangst?

Det får vi nokre svar på denne gongen. Anna Josefin Jønsson har intervjuet Johanne Moen som no er 87 år gammal. Far hennar var ishavsskipper, mellom anna på Jopeter, og ho hadde to brør som gjekk den vanleg yrkesvegen for ungdom i Brandal på den tida: dei fekk seg plass på ishavsskute.

Jubileumsåret for ishavsskuta Aarvak er ikkje slutt. Vi presenterer andre delen av Simon Flem Devold sitt intervju med stuert Ingvald Lorgen, John Rye og fleire andre som var med på den storm- og ulykkesutsette turen i Vesterisen i 1920. Og vi fortel frå festen for veteranane frå Aarvak den siste dagen i august. Av dei 150 som lever i dag, var 80 til stades. Først eit ope arrangement i Vernebygget. Deretter middag for veteranane i museumsbygningen. Ikkje overraskande stod selkjøt på bordet. Det smakte.

Frå Danmark har vi fått til ein artikkel frå legen og polarveteranen Jens Erik Schultz. Vi viser til ein kort omtale av Schultz annan stad i bladet. Artikkelen handlar om den for lite kjende norske polfarar Eivind Astrup og den meir kjende Robert Peary sin vidgjetne tur 1891-92 over innlandsisen på Nordvest-

Grønland frå Humboltbreen til Independence Bay i aust og tilbake; ein tur på 2000 km. Schultz set eit interessant fokus på utstyret som Astrup og Peary brukte på turen.

Den tretten år gamle Robert Alme var på Svalbard i lag med far sin i sommar. Han fortel frå turen til øyriket der nord som han hadde høyrte så mykje om. Faren, Johannes Alme, minnest historia om kvifor dei nokre år i hans barndom fekk tilsendt juleple frå Sogn. Det hadde noko med å gjere med ein genser strikka av moskusull. Meir røper vi ikkje her.

Frå Valdres har vi fått tilsendt ein artikkel frå den utflytte sunnmøringen Magnus O. Eidsvoll. Han har skrive ned historier barndomsvennen Birger Olsen har fortalt han når dei møtest på den årlege fisketuren.

I tillegg har vi med omtale av arrangement ved Ishavsmuseet, bokomtale, Nytt frå museet, smånotisar om likt og ulikt og litt om kva som vil skje framover.

Vi takkar alle som på ein aller annan måte har hjelpt til i arbeidet med dette nummeret av Isflaket. Og ynskjer alle ein god haust.

Brandal 7. september 2012. Med helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør.

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf resepsjon 700 92 004 Tlf. kontor 700 92 900, mob 95 11 76 44

Redaksjon: Finn Sindre Eliassen, redaktør.

E-post: finn@ishavsmuseet.no, Webjørn Landmark webjorn@ishavsmuseet.no og Haftor Hofset.

Opplag 750. Årskontingent / abonnement kr. 250,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 500,-

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: Polarsyssel på selfangst i Vesterisen 2006. Foto: Veiseth

ISSN 1891-9480

Innhald

Sagbruket i Hjorthamn	Side 4
Ein tur til Svalbard i sommar	Side12
Eivind Astrup og hans reise	side 15
Frå samlingane	Side 18
Å vekse opp i ei ishavsbygd	Side 20
Nytt frå Ishavsmuseet	Side22
30 år sidan Nordpolen	side 25
Aarvak sin dramatiske tur i 1920	side 28
Helsing til Aarvak	Side 38
Ein genser av moskusull	Side 40
Thorseth-utstilling til museet	side 41
80 ishavsgastar til jubileum	side 44
Song til Aarvak	side 46
Nytt frå Ishavsmuseet	side 47
Frå bokhylla	side 51
Ei soge frå Veslekari i 1952.	side 53
Med Havfruen i 1906	side 55

Høyrte under Aarvak-kvelden

Somme skipparar ville helst rundjule deg fleire gongar om dagen. Men dei var livredde for å misse mannskap. Moro hadde dei då i rikt monn, likevel. Ein gong i Vesterisen var det fest om bord i «Eskimo». Då vi for derifrå stal vi med oss eit fat med 30 liter øl og to bjønnaår. Starta «Aarvak» og gjekk. Men då skulle du sett svartrøyken frå «Eskimo». Det vart kappkøyning ja, minnest Harald Valbø.



Sagbruket i Hjorthamn.

Del 3.

Av tidlegare fangstmann Per Johnson



Etter forliset med Ove Jan høsten 1973 fikk jeg jobb som styrmann på en liten lastebåt i nordsjøfart. Båten het Viking Ole og hørte hjemme i Ulsteinvik. En

dag vi lå i Ålesund, gikk jeg og ruslet langs kaiene. Inne mellom to pakkhus fikk jeg se en fin liten klinket stålbåt. Sandsvalen het skuta. Det var tydelig at den ikke hadde vært i drift på lenge. Jeg gjorde noen undersøkelser og fikk opplyst at båten var på 49 bruttotonn, 60 fot og tilhørte et sandtak i Veblungsnes. Det sto en to-sylindret Heimdal semidiesel på 120 hk i skuta. Den aktre sylindren var sprukket, og folk jeg snakket med trodde jeg ville få båten rimelig. Det ble til at jeg kjøpte båten for 25 000 kroner.

Jeg fikk slept båten til Heimdal motorfabrikk i Molde. Der skiftet vi sylindren og fikk start på den enestående driftssikre motoren. Prøveturen gikk fra Kristiansund med en last rujern til Ila jernstøperi i Trondheim. Der fikk jeg last videre til Tromsø.

I ishavsbyen ble det utført noen reparasjoner, og jeg anskaffet en del nødvendig utstyr. Jeg syntes nok det var litt drøyt å seile over til Svalbard alene. Derfor la jeg saken fram for folket på Ølhallen. Det var et utsalgssted for øl i Mack-bryggeriets kjeller. Et sted hvor sjøfolk og fangstfolk møttes. Der ble det enstemmig vedtatt at jeg måtte stikke bort på en annen ølsjappe som kaltes Arbeideren. Der ville jeg helt sikkert finne en ledsager. På Arbeideren, nederst i Storgat-bakken, var det ikke mange gjestene. Men jeg la straks merke til en tynn, senesterk kar i 70-årsalderen. Han bar tydelig preg av å ha tilbragt livet på sjøen. Jeg satte meg ved bordet hans og skjønte at han hadde drukket mye og lenge. Jeg spurte om han ville

være med til Svalbard på frakting og sandgrabbing. Etter en lang pause sa han på uforfalsket lyngsværingsdialekt: - Kor han ligg hen, båten? - I sørhuken ved Nordolje, sa jeg. Mer var det ikke å få ut av ham.

Ut på natta våknet jeg av et tungt duns i dekket. Ned gjennom lugarkappen kom den omtalte lyngsværing tumlende. Bagasjen var en ekstra kvitskjorte og en flaske dunder. Han karret seg opp i en køy og snart snorket han i vei. Siden jeg likevel var våken og alt var klart, heiv jeg laust og begynte å gå. Floa gav medstraum nordigjennom Grøtsund og Langsund. Hvorfor ligge her og vente på Skipsskontrollen?

Det var langt på dag. Landet lå bak oss. Vi nærmet oss ytterkanten på Tromsøflaket. Jeg var passelig trøtt. Opp av lugarkappen kom den nyansatte matrosen. Han så seg forundret omkring. Bare blåmyra. Han aksepterte det han så og ropte til meg: - Skal vi ikke fesse før vi kjem ut på stordjupta? Snart hang det 10 flotte skrei i riggen. Jo, han var fisker god nok.

Noen dager seinere ankret vi utenfor sagbruket i Hjorthamn. Der var alt som høsten før. Jeg startet opp sagmotor, aggregat og traktor. Vi var klar for en ny sesong. Masser av oppdrag. Mellom turene var vi på saga og saget material. Både oljeselskap og kullgruvene hadde ubegrensede behov.

Fra Ny-Ålesund fikk vi beskjed om at vi kunne få en skipslast med tømmer. Tømmeret var i sin tid hugget i Karelen i Finland. Skogen hadde stått nær frontlinjen under Vinterkrigen. Det ble sagt at stokkene var så fulle av granatsplinter at de ikke kunne sages. Derfor ble partiet brukt som forstøtningstømmer i gruvene. Vi hentet tømmeret og med suveren forakt for advarslene så vi i fantasien digre stabler av de fineste bord og planker. Men vi hadde trukket det korteste strået. Etter en dag på saga hadde vi kjørt bladet i utallige splinter og kuler. Vi måtte bare gi oss. Jeg husker jeg satt på sagbenken og undret meg over hvordan det hadde gått med soldatene når tømmeret var så skamfært.

M/S "SANDSVALEN" - 49 Br. reg. tonns.

An extremely strong vessel. Easy to handle, low fuel consumption and deepest draft only 6 feet. Well suited for loading and unloading cargo on places where no pier or barge are available. In shallow waters, where other ships cannot navigate because of their draft.

The ship has often been held with the bow towards the shore while heavy items were unloaded.

The last three seasons the vessel operated in the Spitzbergen waters in the Norwegian arctic, transporting supplies to oil-business and expeditions.

The ship has the following official documents:

1. International tonnage certificate.
2. Certificate of nationality.
3. International load line cert.

DATA:

Safety Equipment: One rubber raft for 6 persons, automatic distress sender, lifeboat 15'/autb.eng.
Fuel Consumption: Full speed and powerplant running, about 30 liters an hour.
Fuel/water cap.: Fuel, 5 tonns, water 8 tonns.
Material: Steel, built as icebreaker/tug, alum. wheelhouse.
Dimensions: L: 66', B: 15', D: 6', hatch 18x7,5 feet.
Holds: One hold, content ca. 80 m³, loading cap. 70-80 tonns. (Depending upon weather and route).
Engines: Main engine: 120 HP semidiesel, 2 cyl.,
Powerplant: 12 kva. 220 volt A.C.
Steering gear: Hydraulic rudder control.
Navigational gear: 24 miles radar, echo sounder, 2 radio transmitters/receivers (60 and 100 watts).
Winches: One cargo winch 3 tons, one topping winch 4 tons, one double preventer winch for swinging.
Speed: 8,5 naut. miles an hour.
Anchor: 400 kgs., mounted on a reel containing 100 fathoms of wire.
Tools etc.: Electric welding equipment, gaswelding gear, cutting torque, all sorts of spareparts and tools.
Accommodations: Possibility of mounting a passengers unit in the hold for 4-5 pers. One cabin in the forepeak with 5 beds. One bed in the messhall. Hot shower, refrigerator, deepfreeze, elec. fryingstove etc.

The ship is laid up in Norway, and will be ready for all sorts of engagements from spring-78. The crew has local knowledge from all parts of the Spitzbergen waters, and we can solve almost all transport problems. Our usual price is U.S. \$600 per 24 hours. Fuel and lubrications to be paid of employer. Write us as early as possible to explain your eventual plans or proposals.

Stålskuta Polarbjørn var også på Svalbard sommeren 1974. De hadde med seg en svær lekter med kjørelem. Den ble brukt til ilandsetning av anleggsmaskiner, brakker og boreutstyr for oljebransjen. Da Polarbjørn ikke hadde vripropell, men omkastbar maskin, var det vanskelig for skipper Rødbekk å gå opp til landingsplassene med flåten. Vi med lille Sandsvalen ble tilkalt over radio hver gang de trengte oss. Etterhvert ble vi spesialister på å sette baugen i fjæra på fløende sjø og svinge hivene rett på bulldozersleden. Når det var ting som var for tunge for bommen vår, kjørte vi bulldozer og slede ut på lekteren og slepte det hele ut til tungløftskipet.



Skipper Rødbekk på Polarbjørn.

Inn i mellom var det turer med forskere og turister. Forskere fra University of Norridge skulle prøve ut noe nytt seismikkutstyr for geologisk kartlegging av havbunnen. De la beslag på båten i 10 dager. Teknikere kom om bord og monterte et stort aggregat. Lasterommet fullt av vitenskapelig utstyr. En laboratoriecontainer sveiste vi fast i dekket bak luka. Om kveldene måtte vi ha flere bordsetninger. Hadde en stor fryseboks i rommet. Rein og selkjøtt i massevis. Når vi trodde oss usett av passasjerene, satte vi steinfrosset kjøtt i skrustikka i maskinen og gikk laus på det med skjærfila.

En kveld fortøyde vi på siden av gamle, gode Polarbjørn. Vi skulle bunkre. Jeg var sliten etter å ha stått på broa i et døgn så jeg gikk og la meg. Utpå natta våknet jeg av en stikkende solarlukt og fór på dekk i bare underbuksa. På dekket av Polarbjørn sto maskinist Sulebust. Da han fikk se meg, ropte han: - Er dei ikkje snart ferdigbunkra, kara? Eg har pumpa åtte tonn no. - Stopp, stopp, sa jeg. - Vi har ikke tanker for mer enn tre tonn. Jeg ned i maskinen. Der fosset dieselolja ut gjennom avluftingene på begge sider. Olja sto midt på svinghjulet. Men maskinist Sulebust visste råd. Han heiv en sugeslange ned i kjølen hos oss og kobla til. - Oss har da separator, sa han. Årsaken til fadesen var at min shanghaiete matros hadde havnet på fest ombord i Polarbjørn og glemt hele bunkringa.

Slik drev vi på utover høsten. Seint i oktober ville jeg dra sørover, men våre venner på Polarbjørn mente at de var avhengig av Sandsvalen for å klare resten av høstsesongens oppdrag. Vi ble da enige om at vi skulle få slep med dem over til Norge. Jeg hadde friskt i minne hvordan den seinhøstes turen over havet hadde gått året før. Den 6. november kl 0200 møtte vi Polarbjørn ytterst i Isfjorden. Vi tredde løkka på Polarbjørns 60 favner lange assuransewire inn på ankeret vårt. Så slapp vi ut to lås kjetting og Polarbjørn satte full fart. Det var en forferdelig tur over havet. Lille Sandsvalen i enden på sleperen med 12 mils fart. Det var en rykking og en slingring av en annen verden. Det var gutter som var glad da vi kom under land ved Hammerfest.



Polarbjørn. Foto frå Magnar Aklestad.

Det var sist i mai 1975. Min gode venn Kjell Lavik og jeg var på tur nordover. Vi lå noen dager i Tromsø og reparerte. På overseilinga kom vi inn is litt å nord for Bjørnøya. Mye grønlandssel og kobbe så vi begynte å fange. Vi spekket og saltet ombord. Den 8. juni ankret vi ved Isfjord Radio. Mannskapet der fungerte som selvoppnevnte meglere for oss. De kjente jo til alt som foregikk og alle behov for transport. Det var ikke fritt for at de reklamerte for oss over radioen. Som gjentjeneste gikk vi alltid innom når vi passerte og tok med post og passasjerer til og fra. Hvis noen av Isfjord-gutta hadde fri, ble de med oss som en avveksling fra det daglige livet på radiostasjonen. Det var utrolig hyggelige forhold. Alle kjente alle på Svalbard i den tiden.

fangsthytter og områder som vi hadde hørt gamlekarene på Ølhallen i Tromsø fortelle om.

Vi gikk nå inn i chart for Norsk Polarnavigasjon. De boret i Berzeliusdalen med en liten kjerneboringsrigg. Sist i juli ble vi leiet inn av Store Norske Spitsbergen Kullkompani. Vi skulle rydde etter Caltex-boringen i Blåhuken/Bellsund. Denne boringen ble utført i 1965-66. Stålkonstruksjoner, wire, treverk og utrolige mengder søppel var bare dozet utfor strandbrinken. Nå var det kommet for dagen grunnet utvasking fra havet. Vi tok ombord traktor, sprengstoff, masser av gass og surstoff og dro avgårde. Vi kunne bare arbeide under den bratte strandbrinken på fjære sjø. Vi fjernet alt synlig skrot i området.



Sandsvalen.

Det var litt for tidlig på sesongen for de store oppdragene, så vi tok oss en vartur nordover for egen regning. Bestyreren i Ny Ålesund lot oss bruke verkstedet der. Vi monterte en fem tonns hydraulisk vinsj som bomløft. Vi hadde hyggelig samvær med de som hadde overvintret. Vi fortsatte opp til nordkysten. Fastisen lå ennå i sundet mellom fastlandet og Danskeøya, så vi måtte gå utenom. Vi besøkte

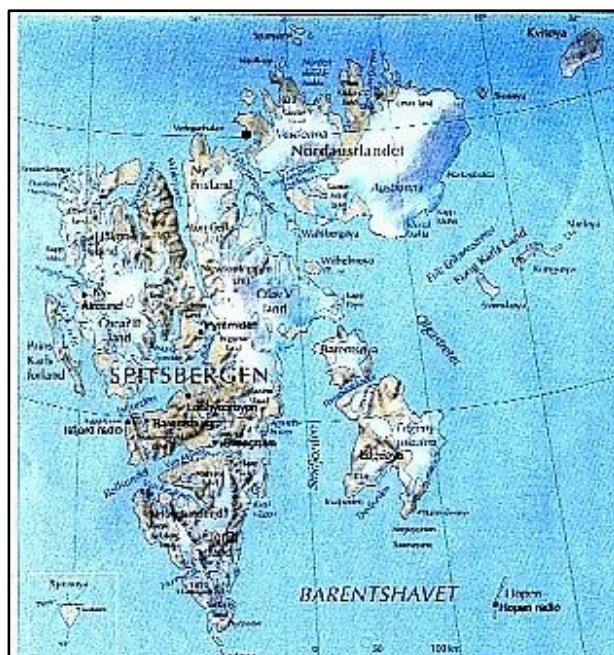
Nå fikk vi i oppdrag å assistere et stort mudderapparat som mudret utom kaia i Svea. Hver gang lekteren var full, gikk vi ut på djupt vann og tømte den. Arbeidet pågikk i en måned døgnet rundt. I helgene fikk vi guttene i Sveagruven med oss på å vaske mudderet av båten. Så dro vi på helgetur med skuta.

Vinteren før hadde jeg drevet sand- og skjellsandgrabbing med Sandsvalen på

Trøndelagskysten. Da fant jeg en enestående fin, skogdekt øy hvor jeg kjøpte et forlatt gårdsbruk. Nå tok jeg en avgjørelse som kom til å forandre livet. En oktoberkveld satte vi baugen i fjæra nedenfor sagbruket i Hjorthamn. Gode venner fra Longyearbyen var med. Ved hjelp av skipsvinsja, traktor og mannekraft lastet vi hele sagbruket ombord. Dagene var korte. Snøbygene strøk langs landet. Dekkslys og lyskastere sto på. Det siste hivet var traktoren. En Ford4000 på to tonn. Det var et tungt løft. Da hivet sakte ble svingt over rekka, røyk gaieren på styrbord side. Bommen svingte tvers og brakk en meter fra bomnåla. Det haglet med wire, blokker og vrakgods. Jeg heiv meg ned bak vinsja. Da det stilnet, kikket jeg ut over rekka. Der sto traktoren på bunnen. Bare toppen på motorkassa, eksosrør og luftinntak var over vann. Motoren hakket og gikk. Jeg hoppet uti og huket løs løftewirene, satte meg så i setet med vann til midt på brystet og kjørte i land. Siden jeg først var ute på tur, kjørte jeg likegodt ut i et lite ferskvannstjern like ved og fikk således vasket bort det verste saltet. Noen timer seinere var bommen sveist og riggen på plass. Traktoren kom nå velberget ned i rommet. Vi gikk bortom kaia i Longyearbyen og satte i land våre kamerater. Så la vi i vei mot Norge. 24. oktober gikk vi til kai i Tromsø, bra slitne etter en hard overseiling. Nå bar det sørover til gården på Hitra.

Sommeren 1976 hadde Kjell Lavik og jeg med min gamle venn Jon Michelet. En fargerik kar som satte spiss på livet ombord. Jon hadde styrmannseksamen og var vel vant med sjømannskap og skipsarbeide. Vi begynte sesongen med noen frakteturer mellom Ny Ålesund og Sarstangen. Oljeselskapet Terranor drev boring på Sarstangen. Vi mottok et telegram fra National Geographic Society. De ville vite om vi kunne ta med en forfatter og en fotograf på en ukes tur til nordsiden. Vi satte i gang en noe forsinket vårpuss. WC ble malt lysegul av Jon. Han mente amerikanerne ville sette pris på det.

Vi gikk opp på nordsiden og østover mot Hinloopen-stredet. Vi gjorde det vi kunne for Gordon Young og Martin Rogers. Vi gikk innom alle de historisk interessante og



naturmessig spesielle stedene vi visste om: Nordenskiølds overvintringshus i Mosselbukta, de varme kildene i Bockfjorden, breelven ved Monacobreen der himmelen er formørket av krykkje, den finske overvintringsstasjonen i Murchinson Bay, Aeolus-neset i Sorgefjorden, den store hollandske kirkegården ved Norske Øy-sundet, Andreés ballongoppstigningsplass i Virgo Havn. Til slutt gikk vi opp i Kobbekbukta for å vise våre amerikanske venner hvor de to karene fra Kvadehuken omkom etter å ha drevet i månedssvis i isen på 1920-tallet.

Da vi hadde ankret, gikk jeg ned i lugaren for å gi dem beskjed. Der lå de og leste i hver sin pocketbok. Da jeg i begeistrede ordelag fortalte hva vi nå hadde å vise dem, sa Gordon Young: - Arctic is ok, but in one week dozes! De ville hjem til komfort og dusj. Dette forhindret dem ikke i å skrive en utrolig positiv artikkel med flotte fotografier i National Geographic. Den ble trykket i augustnummeret i 1978.

Utdrag fra denne artikkelen:

Tourists Must Rough It.

"Since we have no hotels or restaurants, cruise ships provide the best way to visit Svalbard. Some campers arrive each summer, but they must bring their own food as well as tents. It is for the best; the ecology here is too fragile to withstand anything but controlled tourism."

Martin and I were anxious to see more of Svalbard, particularly the island of Møffen, gathering place of the walrus. So we looked up Per Johnson, captain and coowner of Sandsvalen-the Sand Martin.

His vessel was a 22-meter coastal freighter; the iron plates in her rust-covered hull had been welded together the year World War I began. Martin and I spent the best week of our lives aboard her.

Per Johnson, I discovered, is becoming a Svalbard legend. He had been a coal miner, oil worker, member of a North Pole dogsled expedition, trapper, sawmill owner. This was his second ship; the first had gone down in the fury of an Arctic storm.

And yet he was only 32 years old.

"We'll go where you want to go," he told us with his infectious grin. "And maybe some other places I think you'd like to see. By hell, this is going to be some trip!"

For many years walrus were not seen on Møffen. They began to return only a few years ago. "Walrus are peaceable creatures," Per told me, "but they are extremely curious. Maybe one will come up to our outboard skiff to look at us, and hook his tusks over the gunwale. It has happened." What then? I believe there was a twinkle in his eyes as he answered. "An old trapper told me that you must put on your mittens, grab his tusks, and gently lift his head up to unhook him. But be sure to wear your mittens when you do it. Otherwise, the warmth of your hands on his tusks will panic him."

A likely story! Still, I was careful to take my mittens when we boarded the little skiff off Møffen.

As we landed, four of the comic giants swam toward us, then veered six meters offshore to keep pace with us as we strolled the beach. Ahead on the shore, a huge male snored, accompanied by two females. He raised his head as we neared, gave us a solemn stare, then yawned cavernously and humped his way into the sea, followed by his two companions.

"Trappers once used walrus hide as rope," Per commented. No other animal hide is as strong, he believes. But hunters, sad to say, killed the gentle walrus for those big ivory tusks, as well as for the oil in their blubber. I stared along Møffen's low-lying beach and mourned; it was littered with bones of the marine mammals.

"A few years ago," Per reminisced, "I wintered over on one of the small islands near Svalbard. Suddenly I heard what I thought was the sound of an

airplane. I grabbed my lantern and rushed outside-it turned out to be a big bull walrus, sleeping on a passing ice floe. By hell, that walrus sure could snore."

No Trees, Yet Sawmill Thrives

Before heading for my bunk that night, I cleared up a puzzle. "Per, why did you build a sawmill on Svalbard when the tallest tree on the islands is only eight inches high?"

He puffed on his pipe. "There are plenty of logs in the Barents Sea. They drift across from logging rivers in the U. S. S. R."

Next morning I awoke with thoughts of the Titanic running through my head, for ice scraped along the iron hull near my bunk. I scrambled up on deck to see Per casually guiding Sandsvalen between drifting floes. Ahead lay an immense mass of blue-green ice: Monaco Glacier. At its base, half a dozen seals floated, each riding a small floe.

Pointed mountains and frozen shores-I meditated on how well named these islands were as we cruised along the coast.

And how lonely. "I've heard that three centuries ago," Per said, "the British sent condemned prisoners to Svalbard, promising them eventual pardon if they'd winter over. All refused; they believed that even hanging was kinder than this."

Once, we beached Sandsvalen's skiff near a long-abandoned whaling site and clambered over the shore back to its old graveyard. It was a macabre sight, for weathered coffins lay exposed amid the rocks. Year by year, the permafrost heaves the coffins up, until they surface.

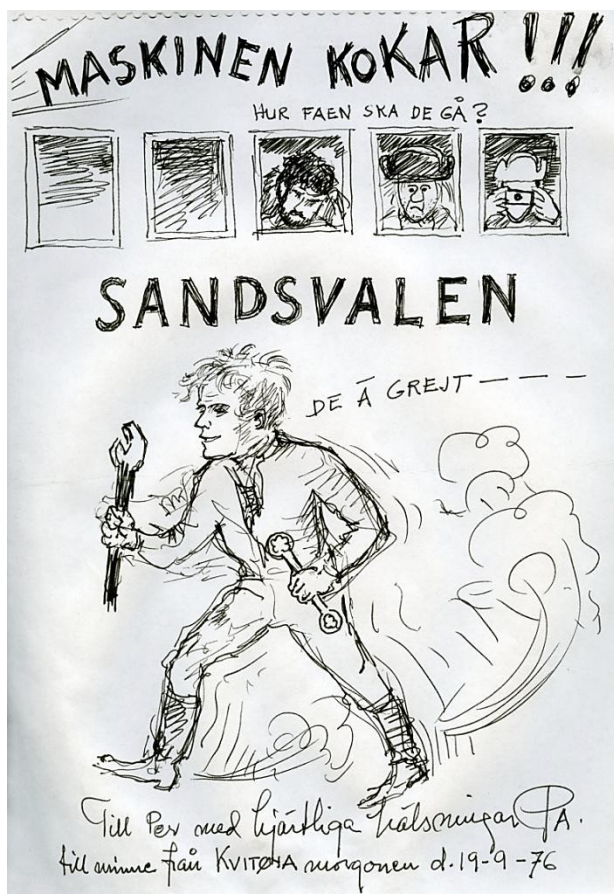
But gentle nature still protected her dead. Earth had seeped in to fill each coffin and conceal what lay there.

The whaling station was bird land now. We walked carefully across the spongy tundra, avoiding the many nests that lay on the surface. Arctic terns screamed their anger from aloft, swooping down to within inches of our heads. Puffins dived around us like tiny, fat warplanes.

En tid senere fikk vi et telegram fra Svenska Filminstitutet i Stockholm. De ville til Kvitøya for å se stedet der ballongfareren Andreé døde. En film om hendelsene var under planlegging. Fotograf, regissør og forfatter av bok om Andreé skulle være med. De ønsket å komme til Kvitøya så sent som mulig på høsten for å vurdere lysforhold og stemningen i det hele tatt. I tillegg til Lavik og meg var den seinere så velkjente polfarer Monica Kristensen med som mannskap. For å få plass til alle, kjøpte vi

en gammel Moelven-brakke i Longyearbyen. Denne passet akkurat ned gjennom romluka. Det var bare å koble til strøm og vann. Så var luksuslugaren ferdig.

En sen lørdagskveld 18. september bakket vi opp på nordsiden av Kvitøya. Det var mørkt, men stjerneklart. Det ble en hyggelig kveld på broa, vi skålte for Andréé og hans to venner. Regissøren Jan Troell holdt en følelsesladet tale. Neste morgen startet vi opp for å gå til stedet hvor svenskene skulle settes i land. Plutselig sprakk det aktre topplokket på hovedmotoren. Eksostrikket sto rett ut gjennom kjølevannsutløpet i skutesiden med en skremmende lyd. Jeg hadde kvelden før fortalt passasjerene at vi nå var nordenfor nord, langt unna folkeskikken. Svenskene ble meget bekymret, for ikke å si redde. Heldigvis hadde vi med reservetopp og stempel. Vi slapp dreggen, satte ut båt, Monica og Kjell tok med seg filmfolkene i land.



Der lå jeg og skulle reparere. Det gikk fint å få løs den ødelagte toppen. Men da jeg heiste den opp i kjettingtalja, begynte moroa. Det var

ganske tung sjø, og den svære støpejernstoppen begynte å slenge. Omsider fikk jeg bakset fram den nye toppen og fikk den opp i talja. Men å få den ned riktig på de svære topplokksboltene, var nesten umulig. Til slutt fant jeg den eneste måten å gjøre det på. Jeg styrte kolossen av alle krefter med nevene mens jeg slakket på kjettingtalja med tennene. Da landpartiet kom ombord, var motoren reparert og dunket i vei pent og stille. Da var det bare fornøyde smil å se.

Det var helt isfritt rundt Kvitøya. Mye bjørn på land, uten mat. På et slikt problem reagerer de store dyrene med å ligge helt stille, for å bruke minst mulig energi. Ikke prøve seg på noen form for jakt uten at et positivt resultat er sikkert. De svenske filmfolkene ville omtrent snu på bjørnene for å få gode motiver. Monica og Kjell hadde litt av en jobb med å passe på. Tilbake i Longyearbyen ble vi møtt av en taxibåt som hentet passasjerene rett til den nyåpnede flyplassen. Vi fikk 22 000 kroner for jobben.

Vi ble møtt av en storm med oppdrag. Det var ingen andre båter å hyre inn. Først i oktober, i kølsvarte høstnatta, dro vi mot Haketangen på østkysten. En boreoperasjon var under klargjøring der. Lasterommet var fullt av spesialborerør og annet utstyr. En 12000 liter tank med solar på dekk. Full storm i kastene utfør Kapp Linné. Det viste seg snart at kompasset var helt ute av funksjon. Seinere fikk vi vite at en del av boreutstyret var sterkt magnetisk. Vi rundet Sørkapp og gikk nordover på østkysten. Ved Haketangen ankret vi og fikk lasten på land. Det var rart å se den lysende brakkebyen der inne på den øde kysten,

Nå bestemte vi oss for å dra til Norge. Vi slo av radiomottakeren for å få fred for alle jobbtillbudene. Vi krysset Storfjorden og ankret på fem meter vann i Kvalpynthamna på Edgeøya. Det var stille med varm sol. Vi gikk på land for å se på de gamle russiske ruinene der. Dagen etter ankret vi utenfor min gamle fangststasjon på Halvmåneøya. Jeg overvintret der i 1969-70-71. Hytta var fæl som alle ubebodde fangsthytter. Vi fyrte opp ovnen. Det dryppet fra taket. Jeg dro ombord om kvelden

for å telegrafere Norge via Hammerfest radio. Det var rart å se det lyse fra vinduet i den grå, skakke hytta der inne. Den 8. oktober forlot vi Halvmåneøya med kurs for Norge. Vi tok med en del bøker og den gamle Singer Industri symaskinen jeg hadde etterlatt i 1971.

Nå viste det seg at magnetismen fra borerørene hadde uroet skipets poler. Kompasset dreide rundt og rundt i sakte vals. Heldigvis hadde vi en god radar. På kartet så vi at den lange, smale, rette øya Hopen som ligger 50 nautiske mil sør for Halvmåneøya, er orientert slik at den peker rett mot Bjørnøya. Vi styrte etter best skjønn mot Hopen og fikk snart øya på radaren. Da vi neste dag gikk parallelt med Hopen, visste vi at baugen var rettet mot Bjørnøya som ligger omtrent midt mellom Svalbard og Norge. Vi merket oss vindretning og retning på dønningen. Slik fortsatte vi til Hopen bare var en prikk rett akterut på radarskjermen.

Etter vårt bestikk skulle det nå bare være seks til åtte timer før Bjørnøya var innen for radarrekkevidde. Vi styrte etter sjø, sol og vind så godt vi kunne. Snart fikk vi fugl av land og kom oss inn mellom de trygge øyene i Troms. Lukten av bjørk og vegetasjon gjorde stort inntrykk på oss.

Siden har jeg holdt meg hjemme på min

koselige, lille øy på Hitra. Svalbardsagbruket rasper nå igjennom grov Hitra-furu.

(Dette var tredje og avsluttande del i artikkelserien)



Ein tur til Svalbard i sommar.

Av Robert Alme, 13 år.

Det heile starta med at pappa spurte om eg hadde lyst til Svalbard. Etter vi hadde bestilt flyturen, begynte pappa å stresse for å få oss plass om bord i Nordstjernen. Det lykkas, og fredag 6. juli gjekk vi om bord i den gamle hurtigruta i Longyearbyen.



Robert Alme i Barentsburg. Foto: Johs. Alme

Etter informasjon om tryggleik, naudalarm og middag kom vi først til Barentsburg, eg syntes det var ein litt skitten og rotete by, men pappa som har vore her tidlegare, seier at her hadde skjedd store endringer. Vi hadde ein guide som fortalte oss om byen, og vi var innom suvenirbutikk og vi fekk sjå eit folkloreshow i kulturhuset.



Folkloreshow i kulturhuset.

Det var kjekt å sjå korleis russarane på Svalbard hadde det. Det vi kallar russarar, er for ein stor del gruvearbeidarar frå Ukraina.

Etter vi gjekk frå Barentsburg, var det natt og vi gjekk til ro i den vesle bråkete lugaren pappa hadde ordna til oss. Dagen etter var vêret mykje betre, vi vakna og åt frukost mens Nordstjernen passerte dei sju isbreane og Hamburgbukta.



Nordstjernen.

Ikkje lenge etter svinga vi inn i Magdalenefjorden. Då var vêret fint, alle passasjerane vart sett i land med Polarsirkelbåtar. Vi vart delt i grupper, med eigne guidar som også var isbjørnvakter. Vi gjekk ein tur på land, vi tok masse bilde av sol, is, fjell, dyr, blomster, og eg fekk bilde av ein nyfiken sel.

Etter ein time var vi komne attende til sandstranda på Gravodden. Då begynte nokon å snakke om bading. Guidane sa at alle som bada skulle få diplom, då var ikkje pappa og eg seine om å hive av oss kleda og kome oss ut i det kalde vatnet. Det var friskt, seinare målt til 3,5 grader, men sola gjorde at vi ikkje syntes det var kaldt då vi kom i land. Det var veldig kjekt.

Turen vidare gjekk gjennom Sørgattet og Smeerenburgfjorden, og rundt nordvestspissen av Spitsbergen og inn i Raudfjorden. Det bles slik at den planlagte turen med småbåtar vart avlyst, i staden gjekk Nordstjernen heilt inn til breen i fjorden. Her var lite is, og spesielt pappa tykte her hadde skjedd store endringar både med fjordisen og breisen sidan midt på 90-talet.



*Bading ved sandstranda på Gravodden.
Nordstjernen i bakgrunnen.*

Nordstjernen gjekk vidare austover, vêret var fint, men vinden var litt plagsom. Om kvelden gjekk vi inn i Woodfjorden, på ein snøfleck såg vi ein isbjørn. Vi heldt fram inn gjennom Liefdefjorden og la stille utanfor Worsleyhamna og hytta Villa Oxford. Seint på kvelden stilna vinden, og verken pappa eller eg hadde lyst å legge oss. Midnattsola var fascinerande, og eg syntest naturen kring oss var spanande.

Morgonen etter var det litt grått, men etter frukost vart vi sett i land og delt i grupper med isbjørnvakt og guider. Det flate landskapet her heitte Reinsdyrflya, og vi såg mange blomar og fuglar. Også ei gammal revefelle fant vi, og ved hytta sto der ei sjølvskotkasse for isbjørn.

Etter ein solid lunsj, hadde Nordstjernen gått lenger inn i fjorden, og omsider var vi nesten inn med brefronten av Monacobreen. På ny vart vi delt i grupper, som kvar skulle vere på tur i Polarsirkel-båt i om lag ein halv time. Vi såg først eit kjempestort isfjell som stod på grunn. Så gjekk vi nærmare breen. Det var litt spennande, og mens vi låg der og guiden fortalte, så kom der ei brekalving, altså at delar av isbreen dett i sjøen. Dette vart ei stor slik, og Finn matros kjørte i full fart vekk frå breen, mens isen deisa i sjøen og pappa fotograferte.



Det var litt nifst, men mest kjempespennande. Den halvtimen gikk altfor fort, sjølv om vi hadde fått sju minutt overtid.

Pappa måtte vaske og tørke kameraet og begge to måtte skifte kle etter vi kom om bord att. Eg vart sitjande å spele kort i lag med nokre frå Longyearbyen, mens pappa stort sett var ute. Han var litt sjokka over kor mykje isbreen hadde minka. Når alle passasjerane hadde vore ute i båt og kome vel om bord att, satte Nordstjernen kursen ut fjorden og vi skulle opp til Moffen, mens vi som var svoltne etter dagen fekk oss ein god middag.

Nokre minutt før klokka ni om kvelden, kom sjefsguiden på høgtalaren og fortalte at vi hadde passert 80 grader nord, og at alle skulle samlast på akterdekket. Der var det feiring, men etter ei lita stund, såg vi øya Moffen og vi gikk opp på bruvingen for å sjå betre.

Forskingsskuta Lance hadde folk i land på øya, og vi såg at der var mange kvalrossar også. Det var spennande å sjå dei store flokkande med desse fæle dyra. Nokre av dei var i sjøen, og nokre fleire gikk i sjøen. Nordstjernen måtte vere 300 meter frå land, så vi tenkte det vart vanskeleig med skikkelige bilde. Men heldigvis var der nokre av dyra som var nyfikne og ville takas bilde av, desse kom heilt inntil skutesida, og vi fekk mange fine bilde.



Nyfikne kvalross ved Moffen.

Skipperen fortalte at det no var null grader, og etter ein time med fotografering gikk vi derifrå. Pappa sa at no hadde eg fått sett meir enn dei fleste som besøker Svalbard, og

spesielt kvalrossane syntes eg var litt rare og artige å få sett så godt.



Forskingsskuta Lance.

Morgonen etter var vi på veg inn Krossfjorden, vi skulle i land til ei hytte som heiter Loyd Hotell, Møllerhavna. Vi var i land der, hytta var mala oransje og inne i hytta var der masse skilt som synte at tyske cruiseskip hadde besøkt Svalbard og hytta heilt attende til 1920-talet. Naturen i området var litt gold, og den kalde nordavinden gjorde at vi måtte kle oss godt.

Seinare den dagen skulle vi til Ny-Ålesund. Pappa gleda seg veldig til å skulle få vise meg Kongsfjorden og den vesle byen. Då vi nærma oss, vart det på ny flott vær, sola kom fram og skyene vart lette. Pappa peika og viste meg Ny-London, Tre Kronor, Brandalspynten og breeane. Kaia var opptatt, så vi brukte dei små Polarsirkel-båtane til å gå i land med.



Lokomotivet i Ny-Ålesund

Alt i byen var bra, men dei hissige raudnebbternene likte eg ikkje. Dei var hissige, plagsomme og sikkert farlige.



Vi var innom butikken, postkontoret, museet, det nye presentasjonssenteret og kafeen som pappa påstod han hadde vore den første kunden i.

Elles så så vi Nordpolhotellet, Amundsenhuset, messa og andre hus. Slagghaugene så vi, og inn mellom husa gjekk ein stor Svalbard-rein. Guidane måtte nesten jage oss ned til kaia. vêret var flott, og alle ville vere lenger i Ny-Ålesund.

Nordstjernen skulle vere attende i Longyearbyen klokka 0200 om natta, og vi skulle rett på flyplassen for å begynne heimreisa, men det var umulig å legge seg. Vi sat oppe heile turen rundt Prins Karls Forland og inn Isfjorden.

Eg var kjempeheldig og fekk sjå masse. Pappa hadde sagt at det kunne vere skodde og dårlig vær, men slik vart det ikkje. Han sa også til meg at eg måtte nyte stunda og trekke inn inntrykka for dette kunne vere "once in a lifetime", men eg trur eg skal oppatt.



Robert i Ny-Ålesund.

Eivind Astrup og hans reise med Robert E. Peary.

Refereret af Jens Erik Schultz Dk Aarhus

Eivind Astrup oplevede at blive hyldet i sit hjemland. Han var den yngste ridder nogensinde af St.Olavs orden. Han fik også hæder fra Royal Geographical Society i London.



Eivind Astrup

Han udgav bogen "Blandt Nordpolens Naboer" i høsten 1895.

Der er rejst en mindesten på fjeldet ved Hjerkin og en bauta udenfor Oslo.

Noget om udrustning på en arktisk ekspedition.

I 1888 gjorde Fridtjof Nansen (1861-1930) sig berømt, da han som den første traverserede Grønlands indlandsis. Turen varede 42 dage, var på ca. 500 km og fandt sted i det sydlige Grønland.

3 år senere, i 1891 foretog Robert E. Peary (1856-1920) med en ledsager, ca. 2000 km længere mod nord, en slæderejse over Grønlands indlandsis fra Humboltbræen i vest til Independence bay i øst og tilbage. Turen varede ca 3 måneder og var på ca. 2000 km, fire gange længere end Nansens

Pearys ekspedition var ankommet til Mc.Cormickbugten på ca. 78 gr.N i sommeren 1891, hvor et overvintringshus blev bygget. Vinteren blev anvendt til bygning af 8 slæder og syning af polarudrustning, med megen hjælp fra lokale inuiter.

I maj 1892 bragtes ekspeditionen op på indlandsisen under store anstrengelser og de

næste 10 dage ledsaget til Humboltbræen af mr.Gibson og dr.Cook, som derefter d.24.maj vendte om, og Peary med ledsager afgik, med 14 hunde, 3 slæder og 1200 pund proviant ud i det ukendte.

Ekspeditionen var en stor succes : Begge var i topform ved hjemkomsten. Af de 14 hunde havde de 5 tilbage ("alle i udmærket kondition"), og ingen hunde havde tjent til menneskeføde.

Ekspeditionen hjembragte banebrydende resultater. Man var nået frem til, og havde navngivet ukendte egne. Independence Bay var opdaget og Peary Land blev opfattet som en ø. Dette fund blev den væsentligste årsag til, at den såkaldte "Danmarksekspedition" 1906-08 blev iværksat, med det formål at nå frem til Pearys Navy Cliff.

Peary havde valgt den 19 årige Nordmand Eivind Astrup som sin ledsager.

Eivind Astrup var født i Kristiania 17.september 1871 og tog handelseksamen der i 1889.

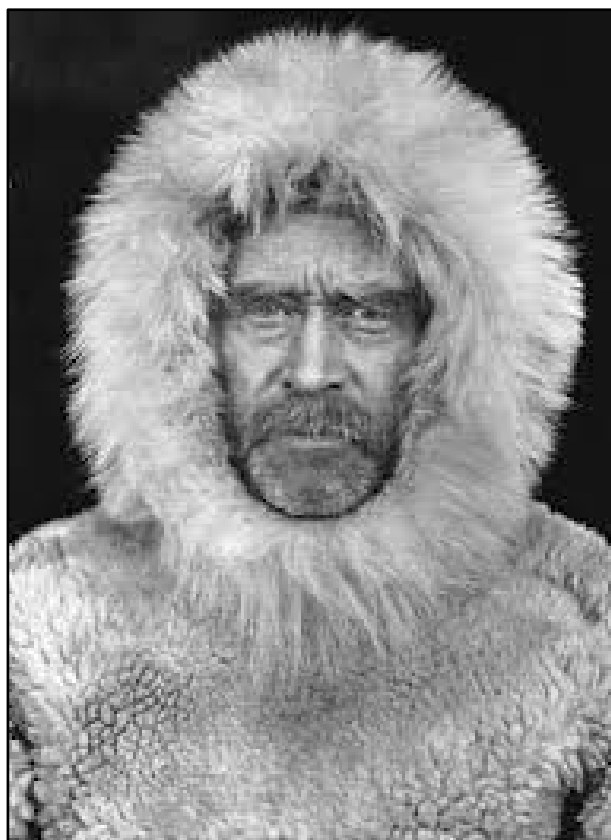
Han døde i Rondane 27.december 1895, 24 år gammel, på en skitur under uklare omstændigheder.

Den 35 årige ingeniør ved marineværftet i Philadelphia, Robert E.Peary antog på stedet den 19 årige norske gut en aprildag i 1891 som deltager i den forestående ekspedition til ukendte egne i Nordgrønland.

Da Astrup ikke havde erfaring fra nogen ekspedition, og da slet ikke til Arktis, må vi tro, at det har været Astrups overbevisende personlighed og Pearys menneskeforstand, der banede vejen for ham.

Hvad han udrettede på ekspeditionen og som forfatter til den efterfølgende bog viser, at Peary så ret : Eivind Astrup var gjort af et særligt stof. En dygtig og hårdfør polarrejsende med en enestående iagttagelsesevne og et stort fortælle talent.

Astrups beretning er spændende læsning. Ikke mindst sidder man med en stigende forbløffelse



Robert E. Peary

og respekt og læser om den polarudrustning, de var i besiddelse af, en udrustning der kan gøre forskellen på liv og død for enhver ekspedition, og man sender uvilkårligt en tanke til vore dages ekspeditioners højteknologiske udstyrsniveau.

Af udrustningen skal fremhæves de 8 slæder, der blev bygget af fire forskellige typer, der alle skulle være lette uden at tabe styrke.

Den mindste byggede Astrup selv.

Den var ti fod lang, ti tommer bred med opstandere 2 tommer høje over mederne, som var 3 tommer brede..Den vejede kun 13 pund !! og den bar på rejsen 400 pund.

Den gennemløb alle 2000 km. og var den eneste, der kom tilbage til sit udgangspunkt !

De to andre slæder som vejede hhv 48 og 35 pund og kunne bære hhv.1000 og 800 pund blev opgivet undervejs.

Men vi vil lade Astrup selv fortælle:

Vore klæder var næsten udelukkende forarbejdede af skind, og var på det nærmeste af samme mønster som de indfødtes. På overkroppen bar vi en renskinds”koletah” med hætte eller, i stille, mildt vejr en sælskinds”netcha”. Vore benklæder, der rak til knæene, adskilte sig alle fra hinanden, hvad materialet angår. Pearys var af sort og hvidt hundeskind, idet nogle sådanne, kort før vor afrejse tilfældigvis havde været at opdrive, og disse var slig sammenføjede, at hans ben forfra var hvide, bagfra derimod ravnsorte alene med en oplivende hvid plakat over bagdelen.

Dr.Cook havde renskindsbukser, Gibson bukser af bjørneskind, medens mine var af sælskind. De sidste kunne derfor selvfølgelig ikke måle sig med de andres i varme.

På fødderne havde vi sælskindskamikker med indvendige strømper af renskind eller også af tyk uld.

På kroppen bar vi desuden under vore skindklæder uldundertøj, samt på hænderne i reglen våtter af uld med andre af sælskind udenpå.

Til vor dragt hørte også nødvendigvis et par snebriller, som omtrentlig ikke var af os på den hele færd, da solen generede øjnene næsten ligeså stærkt om natten som om dagen.

I disse dragter var vi fuldstændig beskyttede mod kulden, ja ikke engang isørkenens gennemtrængende vinde formåede i nogen større grad at besvære os.

Og dog vejede denne dragt, undertøjet medregnet, ikke over 15 pund.

På hovedet bares i stille vejr gjerne en tynd strikket kalot, idet skindhætten da var nede.

Vore soveposer, der var gjorte af renskind med pelssiden vendt indad, var vistnok de letteste og varmeste, der nogensinde er bleven benyttede på en arktisk ekspedition. De vejede 10 til 11 pund (....)

Soveposerne var forøvrigt af mindre betydning for os, da vi meget snart fandt, at vore dragter, alene suppleret med et par tykke sovesokker, var tilstrækkelig varme til at sove i.

Denne enkle metode medførte en ganske betydelig fordel for os i den henseende at vi, når vi i lejr tiden pludselig vækkedes af vor søvn, ved at en af hundene var løs, ike længer

behøvede at krybe ud af den varme sovepose og møjsommeligt trække kamikkerne på, men istedet blot kunne rejse os op, som vi stod og gik, for straks at kunne gå i gang med dyrets indfangning.

Noget telt medbragte vi ikke på grund af vægten.

I storm eller snevejr havde vi beregnet at søge beskyttelse i snehytter, byggede på eskimovis, men denne plan opgav vi snart. Det tog for lang tid at bygge dem, og vore marcher var desuden så anstrengende, at vi med glæde sov, hvorsomhelst vi bare kunne ligge ned.

(....)

Om natten mellem den 9de og 10de juni var den sydlige vind øget til stærk storm med voldsomt snefyg, så vi intet andet havde at gøre end at holde os tålmodig under en let oljepressenning, vi havde medbragt, og som vi på midten havde hævet noget med et par snesko. Men tæt var denne improviserede sovesalon på langt nær ikke.. Gjentagne gange måtte vi derfor sope sneen i masser bort fra vore pelse og vort lille køkkenstel.

(....)

18de juni.

(...) Vi har fordrevet tiden, så godt vi kunne med at sove, småsnakke og spise, under vor pressenning, men hver eneste tråd, vi har på kroppen, er våd, så det har ikke været så overvættes koseligt, som en kunne tro.

(....)

Om aftenen den 12te juli vågnede vi til en begyndelse i den mest forrygende snestorm, vi endnu havde oplevet siden opholdet ved Humboldtbræen. At tørne ud og fortsætte rejsen kunne der ike være tale om, hvorfor vi foreløbig måtte blive liggende hvor vi var, Peary i ly af ”køkkenet”, dvs. nogle sneblokke, dækket af et lidet lærredssejl, jeg under oljepressenningen, og begge halvt nedsneede.

(....) I to døgn holdt vejret os bundne, men da stormen fredeles syntes at ville fortsætte, besluttede vi at trodse den. Thi at ligge uvirksomme blev os uudholdeligt, vante som vi var til vor daglige 10 a 12 timers marsch.

(....)

Vi blev under den sidste del af rejsen enige om at benytte den glimrende træning, vi og vore hunde efterhånden var komne i, til en elegant

slutningsspurte og ende vor færd på en måde, som vi i egenskab af gamle sportsmænd kunde være bekendt af for enhver. (...) Vor kurs sattes nu mere sydlig, og i de følgende 5 nætter drev vi derpå marscherne op til respektive 50,52, 54, 48 og 60 km.

Under den næstsidste af disse rejser øinede vi de pragtfuldeste luftspeilinger af kysterne om Inglefield golfen, hvis virkelige konturer vi først nogen tid senere opdagede. Høiest ragede North Humberlandøen med sine lange, skinnende snekupler i syd, lavere og langt nærmere derimod lå de kjende landmærker rundt Mc Cormick bugtens gryde. Land havde vi da ikke seet, siden vi forlod Independence bugten.

(Jens Erik Schultz, som har sagt ja til at denne artikkelen kan offentliggjørast i ISFLAKET, er pensjonert dansk overlege og styreformann i NANOK. Han har delteke i fleire ekspedisjonar til Nordaust Grønland for å restaurere norske og danske fangststasjonar. Bestefaren hans var med «Danmark Expeditionen 1906 – 1908», så det er kanskje grunnen til hans sterke polarengasjement, og Schultz var sjøl med då «Hagens varde» vart funnen ved Independencefjorden i 1988.

Jens Erik Schultz har besøkt Ishavsmuseet fleire gonger. Han er ein god ven av Ivar Ytreland og han er godt kjent på Sunnmøre. Han ber meg om å helse. Det var Jens Erik Schultz som sørga for at ekspedisjonsbåten «Horsa» vart gitt til Ishavsmuseet og han var sjøl med på transporten frå Fredriksværk til Brandal.

Vil du lese meir om NANOK så gå inn på www.xsirius/NANOK.html. Og vil du bli endå bedre kjent med Eivind Astrup, som kunne ha blitt ein minst like stor og berømt polarfarar som Nansen og Amundsen om han hadde fått leve lenger, så les den bemerkelsesverdige boka hans «Blant Nordpolens naboer» og Tom Bloch-Nakkeruds biografi frå 2011 «Polarforskeren Eivind Astrup – En pioner blant Nordpolens naboer». (Eg trur nok at Ishavsmuseet kan nok skaffe begge to.

HH 27.08 12)

Historia om beksaumskorne som står i Hoelsbu.

Av Knut Jan Halse, Ørsta



I Ishavsmuseet sin kopi av fangsthytta Hoelsbu står eit par beksaumsko. Historia bak skorne fylgjer her.

Eg skal prøve å gjengi historia slik som Otto A. Myklebust frå Follestadalen fortalde den.

Jonas Karlsbakk og ein kar til frå Sula, er usikker på namnet, kanskje heitte han Røbekk, dei reiste til Aust-Grønland for overvintring og fangst rundt 1930.

Jonas Karlsbakk hadde kontakt med Adolf Hoel då han var der på ekspedisjon. I den forbindelse gav Hoel Jonas Karlsbakk eit par beksaumsko. Vi veit at Hoel gjorde ein stor innsats for å fremje norske interesser i polartraktene. Då fangsteventyret for Karlsbakk var over, hamna han i Ørsta og busette seg der, Beksaumskorne vart med på flyttelasset. Han fekk arbeid på Ørsta Bruk som førar av frakteskuta dei hadde, ho heitte «Ørstaffjord». Den vart brukt til frakting av byggevarer, og trelast frå Trøndelag i nord, til Sørlandet i sør.

Under kampane på Dombås i april dagane i 1940 kom kaptein Olav Eidset frå Volda i kontakt med nedskotne engelske flygarar, ein var visst såra, han fekk dei sende sørover til Ørsta der dei vart innkvarterte i ei hytte i Follestadalen. Det vart etter kvart arbeidd med å få flygarane over til England. Jonas Karlsbakk blei spurd om å gå med «Ørstaffjord» ut om Runde i møte med eit engelsk krigsfarty. Med på turen var Otto A. Myklebust og Martin Folldal. Dei tok ombord flygarane på Andaneset i Volda om natta, turen utover gjekk utan problem, dei kom til avtalt posisjon utom Runde, men ikkje noko krigsfarty var å sjå, vêret var også noko grapse, men dei la seg til og vente. Omsider dukka fartyet opp, Karlsbakk manøvrerte «Ørstaffjord» opp mot skutesida. Det var med nød og neppe dei fekk flygarane over i krigsfartyet i kulingen. - Det var eit under det gjekk så bra, som Otto sa det.

Som takk for jobben fekk dei kvar sin Colt-pistol og nokre pakkar med ammunisjon. Vel tilbake i Ørsta gjøymde Otto og Martin pistolane under golvet i Bruksbutikken. Ammunisjonen vart liggande ombord i «Ørsta fjord» i ein benk i lugaren. Der stod også beksaumskorne til Hoel som Karlsbakk hadde fått. Ammunisjonsemballasjen gjekk etter kvart i oppløysing av fukt, så patronene vart liggande og rulle i benken.



Beksaumskorne som ligg på Ishavsmuseet.

Beksaumskorne til Hoel vart då redninga, ammunisjonen vart putta opp i skorne. Utover i krigen vart det utviding av Ørsta Bruk, med muring mot sjøen med meir. I ledige dagar brukte dei «Ørsta fjord» til steinhenting frå ei ur ut om Rjånes. Dei la skuta inn til land og brukte bommen og slingsa steinen om bord. Ein dag dei låg og lasta stein kom ein tysk vaktbåt opp på sida for kontroll av skipspapir og inspeksjon av fartøyet frå for til akter. Då tyskarane gjekk ned i lugaren kom Otto i hug ammunisjonen i beksaumskorne. Som han sa det: -Då gjekk det kaldt ned over ryggen på meg!

Tyskarane hadde nok sett skorne som stod i benken, men eit par beksaumsko var vel nokså ufarlege å sjå til. Då inspeksjonen var over og vaktbåten gjekk sin veg, tok Otto skorne og tømde ammunisjonen på havet. Då dei etter kvart fekk roe seg ned, spurde dei Karlsbakk kva han vilde gjort viss tyskarane hadde funne ammunisjonen i lugaren:

- Jau, då hadde eg skote heile gjengen på vaktbåten og kursa for Skotland. Det må nemnast at Karlsbakk hadde Krag karabina si gjøymd bak eksosrøret heile krigen, det var litt av ein viking. Otto A. Myklebust fekk seinare overta beksaumskorne, han oppbevarte dei på gardsmuseet sitt på Myklebust i Follestadalen.

Han fortalde ofte historia på sine gamle dagar. Eg nemde det for han ein gong at kanskje skorne hadde passa i Hoelsbu på Ishavsmuseet. Nokre år før han døde fortalde han at skorne var leverte til Ishavsmuseet i Brandal.





Stiftelsen UNI

Stiftelsen UNI
Bogstadveien 30,
0355 OSLO

Telefon:
23 38 60 60

www.stiftelsen-uni.no

Det norske samfunn er tuftet på kystkulturen

Stiftelsen UNI støtter vern av historiske fartøyer

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

Stiftelsen UNI behandler søknader løpende gjennom hele året.

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

Å vekse opp i ei ishavsbygd

Johanne Moen fortel.

Av Anna Josefin Jønsson

Då ishavsnæringa hadde si store tid på Brandal, var det ikkje berre dei som skulle på ishavet som hadde ei tøff tid i vente. For heime sat dei som måtte vinke farvel til sine kjære, til faren sin, broren sin, sonen sin og andre som dei var glad i. Heime sat dei igjen, og dei kunne ikkje gjere anna enn å håpe på at dei kom tilbake, denne gangen også. Isflaket har møtt Johanne Moen, som budde i Brandal på denne tida. Ho hadde ein far som var skipper, og brør som var i ishavet. Og ho var 15 år då krigen braut ut i 1940.



Johanne Moen. Foto: Anna J. Jønsson

Johanne Moen hugsar den dag i dag kjensla ho hadde då skutene var klargjorde og kasta loss. Fullt utrusta og med eit spent mannskap la dei i

frå kai og drog ut på havet. Då hang ho ut gjennom vindauget sitt og gret, for der for dei, dei som ho var glad i. Tårene rann uansett, for det var tungt å sitte igjen å vite at livet på ishavet, det var hardt, og det var mykje som kunne gå gale. Aldri vite om dei kom tilbake. Johanne fortel at med ein gong skutene drog, begynte dei heime å engste seg, vere spente på korleis det gjekk med karane i isen. Ho var einaste jenta i søskenflokket, så det var ho og mora som sat igjen. Faren, Mathias Brandal, var skipper. Ho var vand med at han reiste, ho visste ikkje om anna.

- Det var verre når begge brørne mine skulle på ishavet. Eg vart liksom åleine igjen då. Då stod eg i vindauget mitt og gret, for det var så trist då dei drog. Eg var spent heile tida mens dei var vekke. Spesielt den "store gongen" fortel Johanne.

Den "store gongen" var i 1939, då Brandals-skutene skulle til New Foundland på fangst. Dit skulle også skuter frå nord. Men undervegs møtte dei på ein orkan. Det var tre skuter nordfrå som kom i havsnød under denne orkanen, "Isfjell", "Saltalningen" og "Nyken". Desse trengte hjelp, og Brandals-skutene "Polaris" og "Polarbjørn", der brødrene til Johanne var ombord, var med på å berge desse skutene.

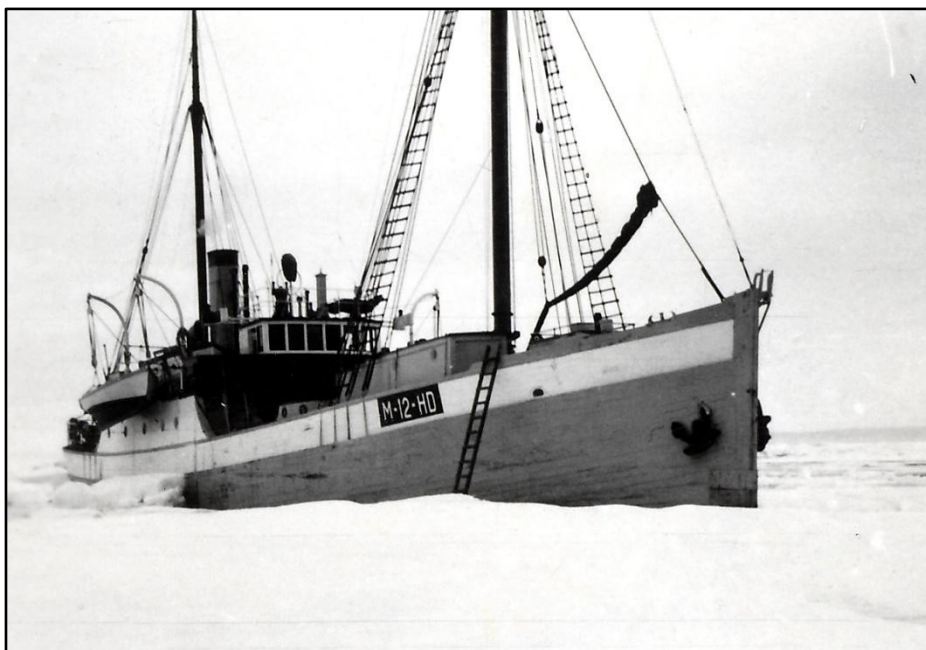
Dei greidde ikkje å berge alle, "Nyken" forsvann sporlaust, men bergingsarbeidet brandølingane var med på, gjorde at dei fekk medalje med gamle ordførar Riise på Hareid rådhus.

- Det var forferdelig trist å sitte heime når ein visste at skuter hadde kome i havsnød under orkanen. Og ikkje vite korleis det gjekk med brødrene mine og med Brandals-skutene. Vi sat rundt radioen "Huldra" og lytta spent om det var noko nytt.

Eg var 15 år og gjekk på folkeskulen, men eg hugsar at tankane mine var like mykje heime, eg var heile tida spent og engsteleg. Det var ei fæl tid vi var gjennom med New Foundlands-turen.

Dette var i 1939 og året etter kom Andre verdskrig hit. Tyskland okkuperte Noreg, også

Brandal. All selfangst stoppa opp, og dei skutene som var ute då krigen braut ut, dei fekk ikkje kome tilbake. Begge brørne til Johanne var på ishavet då dette hendte. Ein var med "Polaris" og den andre var med "Polarbjørn", og dei var vekke under heile krigen. Ho såg ikkje dei på fem år! Det var mange brandølingar som også var i isen då, og som heller ikkje fekk kome til Brandal igjen før krigen var over. Ho fortel at brørne tok på seg jobbar i Canada under krigen, og dei måtte eigentleg ta dei tilboda som kom for å klare seg.



Polarbjørn. Foto frå Ishavsmuseets arkiv.

- Eg hugsar så godt den dagen då dei skulle kome tilbake til Brandal etter krigen! På den tida tente eg hjå Josefine på Bøen, som var tanta til mi mor. Ei snill og god dame. Den dagen fekk eg fri for å ta i mot skutene når dei kom til land. Folk samla seg for å sjå, og nokre gjekk på fjellet, på Skolma, for å sjå når skutene kom inn Breisundet. På kaia venta spente familiar, spente på om deira eigne kom tilbake. Eg og mi familie stod og skulle ta i mot brørne mine. Og inn til land kom skutene, ribba for seil, skadde og hardt medtekne. Men dei kom. Endeleg.

Den kjensla av å sjå igjen både skuter og mannskap, etter fem år, etter ein verdskrig, må vere nesten ubeskriveleg. Det er vanskeleg for

oss å førestille oss korleis livet var på den tida, i ei aktiv ishavsbygd som Brandal var då. Med skutene som kom og drog, livet på ishavet, og usikkerheita heime. Då skutene kom tilbake etter krigen, var det ikkje alle som kom den dagen. Nokre blei igjen i Amerika for å jobbe der, og nokre kom ikkje tilbake i det heile tatt. Johanne fortel at det gjekk bra med begge brørne hennar, men det var berre den eine broren som kom til Brandal den dagen. Den andre var med på "Polaris", men gjekk over på ei anna skute som skulle kome seinare.

På "Polaris" blei han utsett for brann då dei var utanfor Island, då ei kanne med bensin tok fyr ombord skuta.

Det var ei tung tid desse åra, men det var slik livet var. Livet var ishavet for veldig mange i Brandal. Johanne fortel at sjølv om det var tungt når skutene reiste, var det også godt når dei kom tilbake. Det var mange skuter frå Brandal, og kveldane når dei kom tilbake var det alltid fest og moro. Og det var stas å få vere

saman med dei kjekke skutekarane som liksom hadde "prøvd livet" på ishavet! Då var det gjensynsglede og takksemnd for at det hadde gått bra, denne gangen også.

I dag er Johanne blitt 87 år, men ho hugsar alt om korleis det var å vekse opp i ei ishavsbygd. Ho fortel denne historia med tårer i augene og stor innleving, og det er ikkje vanskeleg å forstå at dette er eit viktig tema for Johanne. Ho er veldig interessert i ishavet og historia, og det er jo naturleg når ein har vakse opp med det, vakse opp i ei familie der nokre hadde det som yrke. Ho synest det er viktig at denne historia, dette livet, aldri går i gløymeboka, og ho har opplevd ting ho aldri kjem til å gløyme.

- Det er lett å sjå på skutene at dei har fått hard medfart og blitt skada, men ein kan ikkje alltid

sjå det på mannskapet. Mange sleit i ettertid. Min far hadde ei skute som nesten forliste, dette var i 1922 før eg vart fødd, men han vart aldri den same igjen etter det. Han for aldri i isen meir, men tok seg heller jobb på Svalbard. Der arbeidde han i Ny Ålesund med utsendingar og kolgruvedrift. Og klart det var tungt for oss som sat igjen heime og ikkje visste korleis det gjekk med dei som var på ishavet. Mi mor drøymde mykje, hadde mange urolege netter og hadde det tungt. Ho sende jo sine to søner ut i det ukjende og kalde, til det harde livet i isen. Og gret det gjorde vi, kvar einaste gong vi vinka farvel til dei.



Plukkfangst:

Grønland druknar i sel

På grunn av forbodet mot omsetnad av selskinnsprodukt på verdsmarknaden, har jakta på sel gått kraftig ned på Grønland. Selbestanden aukar ukontrollert. I grønlandske farvatn lever det no 17,6 millionar sel. Det er nyleg dokumentert av Grønlands Naturinstitut. Årleg set selen til livs 16 millionar tonn fisk og skaldyr.

Leiaren i Den grønlandske fiskar- og fangstorganisasjonen Knapk – Leif Fontaine - seier til avisa Sermisiaq at den store selbestanden er ei tikkande bombe under den grønlandske fiskerinæringa. Og at importforbodet mot selskinnsprodukt er i ferd med å skade økosystemet i grønlandske farvatn.

(Kjelde: www.tv2.no)



- Dette var ei gladmelding, kommenterer styreleiar Willy Nasset. Ishavsmuseet Aarvak er tildelt 200.000 kroner av Kystkulturmidlane for 2012.

Bak tildelinga står Det kongelige fiskeri- og kystdepartement. I grunngevinga si peikar dei på at kultur og kulturminne er viktig for historia til nasjonen.

Ishavsmuseet Aarvak har sett seg som mål å bli eit dokumentasjonssenter over norsk selfangst og overvintringsfast. Ved å digitalisere arkivmateriale som foto, lydbandopptak, film og handskrivne dokument vil museet gjere informasjon om i dag til dels er ukjent for dei fleste meir tilgjengeleg.

Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen seier i ei pressemelding at ho er sikker på at dokumentasjonssenteret vil bli av stor interesse for både studentar, forskarar og turistar. Ho gler seg til å sjå resultatet.

Store mengder fangstdagbøker

Styreleiar Willy Nasset fortel at Ishavsmuseet i dag har liggande blant anna fangstdagbøkene og rekneskapa til reiarlaga Martin Karlsen og Rieber “nærast i haug og dunge”.

- Midlane vi har fått vil hjelpe oss langt på veg med å kunne systematisere og digitalisere dette stoffet, forklarar han.

Alt no har museet ein del vitjing av til dømes hovudfagsstudentar som er ute etter kjelder og fakta om ishavsfangst, og for dei vil det bli ei stor lette å finne opplysningane på ein pc.

Øvste etasje på Gråbuda (Ishavsmuseet) er på 120 kvadratmeter, og er tenkt innreidd som dokumentasjonssenter.

Else-May Botten, stortingsrepresentant for Arbeidarpartiet og leiar for Mørebenken, er glad for at Fiskeri- og kystdepartementet har løyvd pengar til Møre og Romsdal og dyktige kulturberarar ved Ishavsmuseet.

- Det er flott at det blir bygt opp eit arkiv om selfangsthistoria i Noreg, og ikkje minst på Sunnmøre. Ved Ishavsmuseet har dei gjort historia levande igjen for studentar, forskarar, turistar og andre interesserte, seier Botten.

Ho håper pengane kjem godt med, og at besøkstala denne sesongen blir gode.

Ishavsmuseet i Brandal gjentok suksessen frå i fjor med gudsteneste om bord på ishavsskuta Aarvak, søndag 8. juli.

Kyrkjeklokkene var erstatta med ei skipsklokke, og orgelet var blitt eit trekkspel då omkring 200 personar kom til gudsteneste om bord på ishavsskuta Aarvak, som i år fyller 100 år. Det var soknepresten i Ulstein, Margit Lovise Holte, som heldt preika. Ho fekk god hjelp frå Paul Sandanger som var forsongar og Knut Selvåg som spelte trekkspel.



Gudsteneste frå dekk på Aarvak

- Det var ei veldig sterk og spesiell oppleving då vi song maritime salmar på ei 100 år gamal skute, der eit mannskap i si tid jobba og sleit, seier soknepresten til Vikebladet.

Hareid kyrkjelyd arrangerte gudstenesta i høve sommararrangementet "Opplev Hareid".

Etter gudstenesta var det mogeleg å ete søndagsmiddag med sosakjøl, kaffi og kaker ved Ishavsmuseet.

I år vart det også sett opp kyrkjebåt frå Hareid til Brandal. Med 27 mann om bord på Hindholmen vart det ein fin, men våt tur, grunna regnet. I lasterommet var det ope museum, der ein kunne lese om historia til Hindholmen og sjå ulike reiskapar og verktøy som blei brukt om bord på båten.

Til tross for regn og vind, vart det skapt eit spennande møte mellom passasjerane på Hindholmen.

Stig Grønmyr frå Ulsteinvik, var om bord på Hindholmen for fyrste gong. Han og faren, Arthur Grønmyr, tok turen for å sjå meir av slektsplassen Brandal. På dekk møtte dei ekteparet Sue og Allen Hubing frå Wisconsin i USA. Dei var på besøk hos Kristin Overvåg Leirbekk frå Hareid, som budde hos ekteparet då ho var utvekslingsstudent i USA. Ekteparet ønskja å sjå meir av plassen og valde difor ein tur med fiskebåten i lag med Leirbekk. Det vart eit hyggjeleg møte og ein fin prat mellom personar med ulike bakgrunnar.

Hindholmen vart bygd ved Kristiansund Verksted i 1916 og har i det høve også snart 100-årsjubileum. Fram til 1961 dreiv båten vinterfiske. Sidan det har fangsten vore variert og båten har farta ved stader som Grønland, Færøyene, Shetland, Hebridane, til og med ved Ghana-kysten i Afrika.

Stiftinga MS Hindholmen tok over drifta av båten i 1994, og den er oppført på Riksantikvaren si liste over verneverdige fartøy i Noreg. I dag er bruksområdet turar rundt om i fjordane på Sunnmøre. Båten har eit passasjertal på 60 personar, og det er mogelegheiter for leige av MS Hindholmen.

Om lag 100 møtte fram til trekkspelkonserten frå dekket på Ishavsskuta Aarvak.

Ishavsmuseet Aarvak markerer at det i år er 100 år sidan ishavsskuta Aarvak vart bygd.

I dag ligg Aarvak i dokk med glastak rundt seg, og trekkspelkonserten laurdag vart på alle måtar ei triveleg stund.



Aktørar under konserten var Åmdal trekkspelklubb, Åmdal juniororkester, Ulstein trekkspelklubb og solistane Vegard Hansen, Lars Håvik og Joakim Nygård Jørve.

Inn i mellom var det allsong med konferansier Odd Arne Halaas som forsongar og trekkspelar. Halaas er frilansar, og reiser verda rundt som konferansier med trekkspel og song. Etter konserten i Brandal er det Amerika og Island som står for tur.

Etter konserten var det middagssal ved Ishavsmuseet Aarvak, og om kvelden spelte Åmdal trekkspel opp til dans frå dekket på Aarvak.



Plukkfangst:

Det er no klart at grønlandskvalen, det nest største av alle levande pattedyr på jorda, berre blåkvalen er større, har overlevd i Arktis, og det ser ut for at den vil klare seg godt framover. Frå 1940 til 1980 vart det gjort berre tre – 3 – observasjonar av denne kjempa som kan vege meir enn 100 tonn og som kan verte minst 200 år gammal. I perioden 1981 til 2010 vart det sett heile 43 individ i Svalbardområdet / Framstretet. Og ved hjelp av lyttebøyer har forskarar frå Norsk Polarinstitutt identifisert heile 60 ulike kvalsongar, ein «songkunnskap» som er heilt unik blant pattedyr, bortsett frå hos oss menneske. Om det er 60 kvalar som syng eller om det er ein eller fleire kvalar som kan mange songar, det veit ein ikkje ennå. (HH – Svalbardposten 20.07.12)

Retting til bildetekst i Isflaket nr 2 i år:

Frå ein vaken lesar har vi fått denne kommentaren:

Du har muligens fått reaksjoner på det allerede, men på side 32 er det en bildetekst som sier

"Den norske løve sidder stadig på papirkurven i radiatorummet".

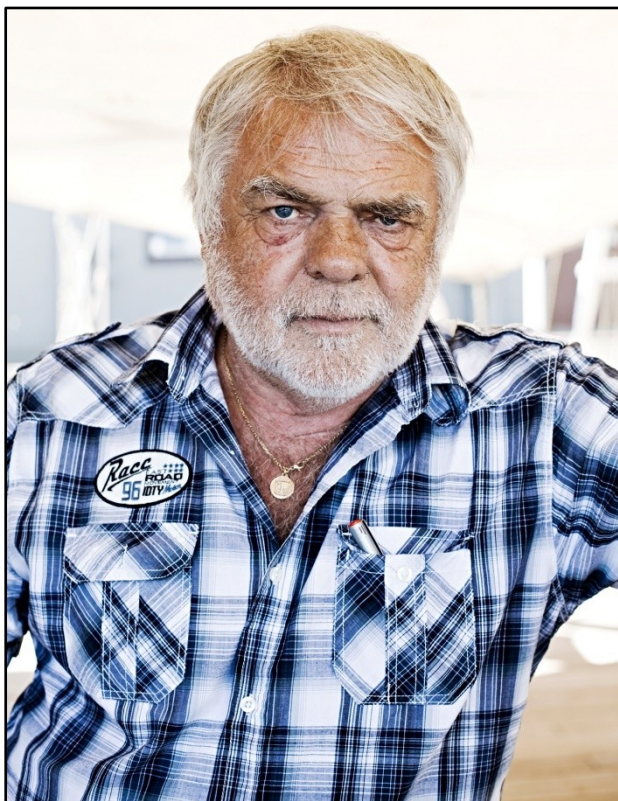


Det er nok ingen papirkurv, men derimot en nedbørmåler for snø. De settes utendørs i et stativ og samler opp snø_ som så smeltes og regnes om til nedbør regnet i mm vann to ganger i døgnet. Myggbukta var jo en viktig værstasjon for Meteorologisk Institutt i sin tid. Red.

30 år sidan Ragnar Thorseth nådde Nordpolen som første nordmann.

Av Finn Sindre Eliassen

Mange veit at Roald Amundsen flaug over Nordpolen i lag med Umberto Nobile i 1926. Men det er nok færre som hugsar kva den første nordmannen heiter som tok seg fram til Nordpolen på havisen og sette føtene på sjølv polpunktet. Det var Ragnar Thorseth - oppdagingsreisande og forfattar frå Tjørvåg - som gjorde det. Den 29. april 1982 nådde han Nordpolen etter ei ferd som tok 59 dagar.



Ragnar Thorseth. Pressefoto Kagge forlag.

Ekspedisjonen starta frå Eureka på Ellesmere Island. Mannskapet hans var nordmennene Trygve Berge og Jørn Eldar Fortun, og den kanadiske inuitten Ekaksak Amagoalik. Berge var fotografen på turen. Han hjelte også til med matlaginga. Fortun var radioteknikar og elektrikar på ferda. Og i lag med Ekaksak var det han som hadde ansvaret for å halde dei stadig meir skranglete snøskuterane køyrbare. I basen i Resolute Bay sat journalist Peter

Hesseberg; han var tidlegare kollega med Ragnar Thorseth i Sunnmørsposten. Hesseberg var forsyningssjef, radio- og pressekontakt. Han sat i ein nøkkelposisjon om mennene skulle nå Nordpolen. Ekaksak var uvurderlig med sin kjennskap til Arktis. Han plukka ut leirplassane og fann beste vegen mellom alle isflaka som stod på ende.

Ragnar Thorseth sjølv var ekspedisjonsleiar og kokk. Ved grytene var spesialiteten hans reinsdyrgryte med ris. Særleg Ekaksak la i seg av den. Men også ei fiskegryte serverte han ofte. Slitet gjorde karane svoltne som ulvar. Dei klaga sjeldan på maten. Men naturlegvis vart dei stundom matleie. Dei sette pris på matsleppa frå flya; havregryn, tørrmjølk, løk og andre matemne. Som leiar for ekspedisjonen stod Thorseth i dagleg samband med Peter Hesseberg, og det var sjefen som la opp strategien.

Framfor dei venta ei distanse på 1800 km. Kulde, råker og skrugardar. Dei lét ski og hundar vere og brukte snøskuter og flystøtte på turen, den nye tids hjelpemidlar for eventyrarar i Arktis. Det blei ingen parademarsj mot Nordpolen. Det hadde ingen rekna med heller. Kulden kom ned i minus 55 grader. I lange periodar var temperaturen konstant under 40 kuldegrader. Når dei gjekk til kvile i det store tunnelteltet og fekk fyr på primusane, måtte dei nærmast bryte av seg kleda for å kome seg ned i soveposane.

Ragnar Thorseth

1948: Fødd i Herøy

1969: Rodde frå Måløy til Lerwick på Shetland

1971: Reiste Nordishavet rundt med 32 fot lange Santho

1975: Reiste over Atlanterhavet med Cleng Peerson i leia som utvandrarane til Vinland nytta. Enda i New York.

1979-1980: Passerte gjennom Nordvestpassasjen på same måte som Roald Amundsen.

1982: Leia ein ekspedisjon over Polhavet frå Ellesmere Island i Kanada til Nordpolen.

1984-1986: Sigla jorda rundt med vikingknarren Saga Siglar.

1987-88: Overvintra saman med familien i Kongsfjorden på Svalbard i båten Havella.

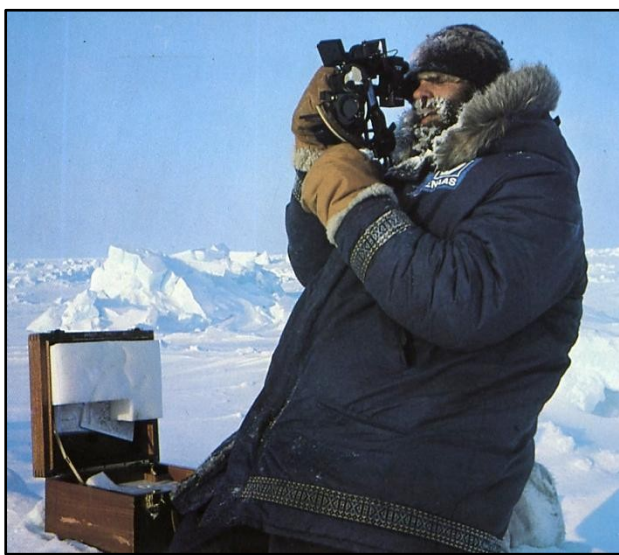
1991: Kaptein på gokstadskipet Gaia frå Noreg til New York.



Deltakarane på nordpolekspedisjonen var frå v Ragnar Thorseth, Ekaksak Amagoalik, Trygve Berge og Jørn Eldar Fortun.

Men den strenge kulden var ikkje berre til ulempe. Råkene fraus igjen, og mennene i snøskuterane med dei tungt lasta sledane på slep kom seg mykje lettare fram.

Skrugardane var høge som hus. Lange strekningar var det nesten ikkje råd å kome seg fram med snøskuter. Dei laut hogge seg veg med øks. Sjølv godt innrøykte kroppar kom etter kvart i form. Verst var det på første del av turen. Då dei nærma seg Nordpolen, blei råkene fleire og skrugardane færre. Slitasjen på materiellet var enorm, særleg på snøskuterane. Det gjekk ekstra hardt på drivreimene. Og styrearmane på snøskuterane måtte dei ofte bende på plass. Det kom godt med at ekspedisjonen hadde flystøtte som forsynte dei med drivstoff, proviant og reservedeler.



Thorseth med sekstanten.

Det gjekk greitt å navigere. Satellitnavigatoren viste posisjon og framdrift. Siste biten mot polpunktet laut dei ta fram sekstanten. Elles hadde dei Ekaksak. Han var fenomenal til å stikke ut kurs heilt utan hjelpemidlar. Han heldt seg alltid innafor ein feilmargin på 15 grader. Ekaksak starta dagen med ein rekognoseringstur som kunne vare ein time. Når han kom tilbake, hadde han som oftast funne den beste ruta vidare, den med minst skrugardar.

Det var ikkje berre karane som sleit. Også flya som kom med forsyningar, fekk problem. Mest dramatisk var det då Twin Otteren havarerte i ei snøfonn under landing på isen. Dette kom til å seinke ekspedisjonen med fem dagar. I tillegg til piloten var der tre mann med i flyet, mellom dei journalist Peter Hesseberg. Situasjonen blei vanskeleg. Åtte mann var stua saman i teltet, 800 km frå næraste base. Ekaksak bygde ein iglo der eit par mann flytte inn. Eit fly med reservedeler og to mekanikarar stod klart i Eureka, men kom ikkje på vengane på grunn av dårleg vêr.

Men det klarna opp og eit fly med ein røynd pilot tok av frå Eureka for å hente flymannskapet. Men flyet fann aldri Ragnar Thorseth sin leir. Truleg var der ein feil på navigasjonsutstyret om bord. Redninga kom frå nord. Eit fly som hadde droppa forsyningar til den britiske Transglobe-ekspedisjonen på 87 grader nord - ekspedisjonen til Sir Ranulph Fiennes og Charles Burton, hadde høyrte om havariet og alle problema og kom dei til hjelp.

Medan alt dette stod på, fekk Thorseth vite at Ekaksak i lag med Fortun ville avbryte turen og bli med tilbake til Resolute Bay. Inuitten hadde blitt skremd då flyet havarerte i snøfonna på isen. Han lengta heim og hadde mista trua på at dei nokon gong ville nå fram til Nordpolen før isen blei broten opp. Han ville tilbake til vennene sine før det gjekk liv.

Thorseth ville ikkje gi opp. Han ville fullføre planen sin om å gjere det umogelege mogeleg. Men han innsåg at utan Ekaksak og Fortun var det ikkje råd å nå målet. Nøkkelpersonen var Ekaksak. Thorseth prøvde å overtale Ekaksak på tomannshand. Han sa at han sjølv og Berge

ville halde fram uansett om dei to trekte seg. Då sa Ekaksak: - I'll do it too! Inuitten gjekk med på å bli i fjorten dagar til. Dagen var redda. Ekspedisjonen kunne halde fram mot nord.



På 89° 36' nord observerte ekspedisjonen spor etter isbjørn.

Frå basen i Resolute Bay melde Peter Hesseberg om ei enorm interesse heimanfrå. Uhell og slit selde godt. Det slo ikkje feil. Fleire aviser kjøpte nyhende frå ekspedisjonen. Produksjonsselskapet ITV i England, frekk oversendt film frå ferda. Og dei fire vikingane kom på TV i mange land. Den 10. april fekk dei melding om at den britiske Transglobe-ekspedisjonen stod på polpunktet. Over radio gratulerte Thorseth Sir Ranulph Fiennes med prestasjonen. Der var fleire andre ekspedisjonar på veg mot Nordpolen denne våren, men dei hørde aldri om at nokon av dei nådde målet.

Den 16. april passerte dei 87 grader nord. Isen blei betre. Stemning steig mellom dei fire mennene. Då braut ein slede saman. Eit par dagar seinare kom eit fly med ny slede, bensin, proviant og nye styrearmar. Berge filma dei finaste motiv isen, men arbeidet var ikkje lett på grunn av kulden.

Den 23. april kryssa dei 88 grader nord. Dei fann ferske spor av isbjørn, noko som aldri tidlegare var observert så langt mot nord. I basen i Resolute Bay avslutta Peter Hesseberg arbeidet. Han reiste heim for å organisere heimkomsten. Han syntest viss på suksess. Før han reiste, ordna han det slik at eit Hercules-fly frå Forsvaret som likevel var i området, tok med seg ei ladning med forsyningar: ein slede, bensin og meir proviant.

Ferda gjekk vidare mot nord. På 89 grader 36 minutt nord gjorde dei endå ein observasjon av sel og isbjørn. Ein ny rekord var sett. Siste biten mot polpunktet kunne ikkje GPS-en brukast på grunn av uheldige satellittbaner. Thorseth laut ta i bruk sekstanten. Det meistra han. Vêret var strålande. Skrugardane var det ikkje så mange av lenger. Dei køyrde heile den siste natta og nådde polpunktet om formiddagen den 29. april.

Eit amerikansk DC3-fly henta karane på Nordpolen og flaug dei til Stasjon Nord på Grønland. Der leigde dei ein Twin Otter til Longyearbyen. Dei blei mottekne som heltar. Stasjonssjefen baud på festmiddag: raspeball, bacalao, øl og polvodka.

Også her heime vart Thorseth og mennene hans mottekne som heltar. Ekaksak budde heime hjå Ragnar Thorseth ei tid før han vende tilbake til Kanada.



Sjølvs om vêret var bra innimellom, kunne det vere kaldt for Trygve bak på sleden. Han måtte pakke seg ekstra godt inn.

Når en har stirret døden i øynene, får livet en annen verdi.

(Del to av Simon Flem Devold sin artikkel om den dramatiske turen med Aarvak i 1920)

Av Simon Flem Devold.

- Dette ble min første og siste tur på sjøen, forteller Amandus Moe.

- Jeg trodde også at det skulle bli min siste jobb i livet, det er sant som John Rye fortalte det. Det var nok de fleste av mannskapet som mente at vi aldri ville komme levende fra denne turen.

- Er det slik å forstå at ferden og opplevelsene med "Aarvak" skremte deg fra sjølivet?

- Ikke nettopp det. Jeg hadde ikke planlagt å stå mer enn denne turen. Jeg hadde faget mitt, var utlært møbelsnekker og var allerede fylt seksogtjue år da jeg hadde min første tur til sjøs. Gift var jeg også og hadde en datter. Hverken kona eller jeg kunne ha forsont oss med tanken på at jeg skulle ha blitt sjømann. Men det var ikke slik etter første verdenskrig som det ble etter den andre, at folk fikk det bedre og bedre og levestandarden økte år for år. Nei, med det samme krigen var slutt i 1918 så begynte vi å merke nedgangen, som holdt seg like til krakket omkring 1930. Alt i 1920 ble det skrale tider og dårlig med arbeid på land. Så da svogeren min, Lars Ellingsæther, slo frempå om at det kanskje kunne være en avveksling for meg å ta en tur i isen, slo jeg til. Jeg hadde hørt så mye om livet i isen. Og jeg hadde to nære slektninger ombord i "Aarvak". Lars Ellingsæther og jeg var gift med to søstre, og hadde alltid gått fint i hop. Han var maskinist ombord i "Aarvak". Bror min, Jørgen Moe, som var yngre enn meg, var også hyrt på samme båten. Han hadde vært på silda og var fullbefaren sjøgutt. Han var på dekk på denne turen. –

- Det er ikke så lett å få mannskap til isen i år, sa Lars en dag vi satt og pratet sammen.

- Selv en så dyktig og navngjeten skipper som Webjørn Landmark har vansker med å finne dyktige folk, og jeg hører at han har vært nødt



til å hyre på en hollender og en islending som antagelig ikke er de beste papirer. Men ennå mangler han folk. Du har alltid snakket om at du skulle ha lyst til å prøve deg på selfangst. Du forsømmer ikke noe her hjemme om du tar et par måneders hyre. Og du har sjansen til å gjøre gode penger. Du har Jørgen og meg ombord så du får god støtte. Og tar du hyren, så skal jeg sørge for at du får være i maskinen som fyrbøter.

- Jeg skal nok ta hånd om Amandus, - trøstet han kona mi.

Jeg slo til, både av eventyrlyst og fordi jeg hadde hørt at en kunne gjøre gode penger på en slik tur. Det kunne komme vel med i nedgangstider for en mann som hadde kone og et ettårgammelt barn hjemme.

Kona var ikke særlig begeistret, men jeg trøstet henne med at det var bare for ett par måneder. Hun forstod jo også vel dette med økonomien og at det kunne komme godt med å få noen ekstra skillinger.

Nei, den ekstrafortjenesten ble det ikke noe av. Da vi kom hjem i mai var de fleste skyldige på turen. Jeg hadde hyra og hadde ikke tatt noe på forskudd, så jeg var en av de heldige.

- Kona var nok ikke særlig innstilt på å la deg ta flere turer etter denne fæle tørningen?

- Å, nei. For henne hadde det vert en spesiell påkjenning. De var jo klar over det hjemme, alt tidlig etter at vi hadde dradd, at dette var en hard tur med dårlig vær. De levde i uvisse, for det fantes jo ikke radio eller andre måter å sende hjem budskap på. Men da de første skutene kom hjem, vi var jo seine fordi vi lå fast i isen, ble det fortalt at en mann fra



Aarvak i tett is.

"Aarvak" var druknet under storm på havet. Ingen av dem som kom hjem med de første skutene visste hvem det var. Men det gikk rykter om at det var jeg som var forsvunnet. Det var noen harde dager, og netter, for kona. Senere kom det folk fra andre skuter og kunne fortelle at det var Sverre Haugland som var gått overbord. Men helt trygg var hun nok ikke før jeg stod i døra hjemme.

- Du har også inntrykk av at mannskapet trodde det var siste reis for alle mann?

- Det er det ingen tvil om. Under stormen, da Sverre ble skylt overbord, var det nok flere enn jeg som mente at den siste timen var kommet, og sendte sin siste bønn om redning. Men enda verre så det ut senere, da vi ble liggende fast i isen. Da regnet vi med at skuta skulle bli knust av isen. Jeg var jo helt uvant med dette livet, og det var naturlig at jeg var engstelig. Når jeg spurte Lars som var erfaren om hvordan han så på det, prøvde han å få det til å se ut som han var ved godt mot. Men det var tydelig at også de erfarne folka mente situasjonen var alvorlig.

Slike opplevelser gir perspektiv for hele livet. Ingen går ut av slike påkjenninger som den samme mannen han var før. Når en har stirret døden i øynene, får livet en annen verdi, tilværelsen ett annet perspektiv.

Jeg har mange ganger gjennomlevd det som hendte, og jeg kjenner fremdeles frykten fra den gangen for femti år siden. Men jeg har aldri ønsket meg denne opplevelsen foruten, sier Amandus Moe.

I isens vold.

Denne stormen ble en av de verste som karene ombord kan minnes.

Tre av dem som var med har fortalt oss om sine opplevelser. Det var Amandus Moe, som selv var førstereisgutt og som lot det bli med denne ene turen til sjøs - han var møbelsnekker av yrke, og tok turen delvis av lyst til å se livet i isen. Og dessuten for å bøte på økonomien i en nedgangstid.

Det var John Rye, som i likhet med Amandus Moe, innrømmer at han aldri hadde trodd at han skulle komme levende hjem fra denne turen. John Rye var bestevenn med Sverre Haugland, og delte køy med ham.

Det var stuerten, Ingvald Lorgen, som aldri en dag har vært redd ombord i en båt. Han har fortalt om den merkelige kombinasjonen av hell og dyktighet som kaptein Landmark var kjent for.

Vi har også hørt om sekstenåringen Godtfred Hoem, som aldri senere i livet ble kvitt tanken på kameraten Sverre, som tilbød seg å overta vakta for ham, fordi Godtfred var enda mer plaget av sjøverken enn han.

Det var da han gikk opp til denne vakta at Sverre ble slått overbord.

Godtfred må ha lidd noe forferdelig da mannskapet ble nødt til å spikre igjen nedgangen til lugaren, som var slått løs, slik at sekstenåringen i to døgn ble liggende innesperret alene i den mørke lugaren, mens skuta ble kastet rundt som en ball på det opprørte havet.

En kunne vel mene at karene på "Aarvak" hadde hatt nok plager med dette. Da stormen omsider løyet av og mannskapet kunne lette på presenningen over lugarkappen og slippe Godtfred opp på dekk, var det nok flere enn ham som sendte en stille takk for at prøvelsene var forbi, og at skuta holdt seg fremdeles flytende.

Men prøvelsene var ikke forbi.

Ingvald Lorgen forteller videre om det som siden hendte: - Det femte døgnet spaknet stormen og det klarnet opp så mye at skipperen og maskinist Lars Ellingsæther ble enige om å gå oppunder iskanten for å prøve å komme inn i isen. De ville forsøke å finne en åpen råk å ligge i, for nå var det adskillig som måtte gjøres.

Lugaren måtte settes i stand - vi kunne ikke i lengden ligge på de tre-fire kvadrat metrene med dørk bak dampmaskinen. Men først og fremst måtte det holdes kjelsjau, for nå var vannet på stimkjelen så salt som lake. Det hastet med å få rengjort kjelen.

- Du har nevnt at det var temmelig kaldt under stormen - hvordan ble det med kulden senere?

- Vinden snudde på nordaust og det ble enda kaldere. Etter ett par timer var temperaturen sunket slik at sjøskvett frøs på dekk. Vant og seil var helt klaket til med tjukk is. Det var

vanskelig å manøvrere skuta. Men etter en fem-seks timer var vi under iskanten og nå var isen slakk med store råker, så vi satte full fart i maskinen og satte på isen. Det var litt dønning så vi ble godt ristet da vi gikk inn. Det gikk fint og da vi var kommet femti meter inn i isen så merket vi ikke mer til dønningen.

Vi fant oss en fin flat isflore som vi fortøydde ved, med ett isanker ut fra baugen og ett ut fra akterenden. Så ble kjelen tømt for vann, og lugarnedgangen ble reparert så godt som det lot seg gjøre. Mannskapet fikk flytte køyklærna sine ned i lugaren og alt kom i rett gjenge igjen.

Vi hadde den første natta i isen, skuta lå stille, det var deilig å sove uforstyrret i mange timer. Karene trengte å samle krefter nå, og Landmark lot dem sove ut etter påkjenningen. Jeg tørnet ut tidlig neste morgen for å koke kjelen full av kruttsterk kaffe og så sette frem en dugelig frokost. Jeg visste av erfaring at et mannskap som hadde vært i livsfare og har hatt store strabaser, er nesten umettelig etter den første rolige natta.

Det var lett snøkave da jeg kom på dekk og en frisk vind fra nordaust. Vi såg ikke mange favner framover. Men utpå dagen klarnet det opp igjen og nå ble lufta så klar at vi såg helt inn til fjella på Grønland. Det såg ut som de ikke var så langt borte, men vi visste at det var den krystallklare polarlufta som bedro.

Skipperen gikk i tønna med langkikerten, og etter en liten stund ropte han ned til oss at strømmen i løpet av natta hadde ført oss langt inn i isen. Han kunne ikke se ut til kanten.

- Det er aldeles utrolig hvor langt strømmen kan føre ei skute i isen på bare ett døgn - sa han da han kom klatrende ned igjen. Vi gjorde oss ferdige med kjelsjauen og fylte sjøvann på kjelen. Vi fikk også fyr under kjelen, men nå var det ingen råd med å komme noen vei. Isen var så tett sammenpresset at vi ikke kunne se åpen råk noen steder. Nå fikk vi bare ligge rolig til isen slakket opp igjen, sa skipperen. Men det så ut til å ha lange utsikter. Isen ble tettere og tettere. Nå begynte den også å skru og presse på "Aarvak". Den store isen som vi hadde fortøyd ved hadde en fin kant mot skutesida og vi regnet ikke med at den

representerte noen fare. Men mot den andre sida var det adskillig styggere is, med en kul rett ut for maskinrommet. Den stod og trykte og trykte mot skutesida, og det gnall og gnukket.



Aarvak.

John Rye har fortalt at da han la seg den andre kvelden i isen, da var det et leven og en knirking i skroget som om skuta skulle klappe sammen og bli trykt flat når som helst.

- Jeg var redd, det innrømmer jeg, sier han, - og jeg hørte på praten til kameratene at de også kjente dødsangsten igjen. Vi hadde bare fått en eneste rolig natt etter farene i sjøen, nå satte det inn med nye farer, bare på en annen måte. Men jeg bestemte meg for å prøve å ta det rolig, og tenkte at fikk jeg bare sovne, så gikk det vel bra. Jeg trykte meg inn til skutesida, skjønt jeg hadde god plass i køya nå. Vi lå to og to sammen, men etter at Sverre Haugland var blitt

igjen på havet, var jeg alene i køya. Jeg presset meg inn til skutesida, det var liksom en trøst å ha noe fast i ryggen. Jeg kjente meg liten og hjelpeløs.

Jeg bestemte meg for at jeg ikke skulle tenke på faren, så jeg drog teppet over hodet for å høre minst mulig til knakinga i skuta.

Jeg var nesten sovnet, da med ett kjente jeg at noen satte en finger i ryggen min, som om han prøvde å vekke meg. Jeg snudde litt på meg, og var nesten sovnet igjen, da var fingeren der på ny. Brått våknet jeg livende redd. Der var ingen bak meg. Var det Sverre's gjenferd som var der og ville meg noe?

Jeg rev teppet til side og da så jeg hva slags finger som hadde pirket meg i ryggen. Det var naglene i skutesida som ble trykt inn av isen, og nå stod de å pekte inn i lugaren.

Det ble ikke noe mer soving på meg den natta.

Ingvald Lorgen forteller videre:

Vel, skipperen mente at det ikke var noen fare, foreløpig, - Skuta var sterkbygd, og ville nok holde om ikke presset ble altfor stort. Men det var best å forberede seg på det verste. Ble skruinga verre så kunne skuta klappe sammen og bli knust. I så fall var vi temmelig fortapte. Den eneste sjansen vår da var å gå til fots over isen inn til Grønland.

Landmark gav ordre til at et arbeidslag skulle losse kull opp på isflaket som vi lå ved. Et annet arbeidslag skulle bende det stivfrosne storseilet ned, og så få det og fokken opp på isen. En fangstbåt skulle også settes ned på isen. Jeg fikk ordre til å bake alt det jeg kunne make. Minst to sekker med brød. Så skulle jeg ellers ha annen proviant for hånden, så den kunne taes opp på isen i en snarvending.

Komfyren ble skrudd løs, men den fikk stå i byssa inn til videre. I tilfelle skipperen mente at skuta ville stryke med, så skulle komfyren settes ned på isen i en fart. Femti brød rakk jeg å bake ferdig.

- Alle dører skal stå åpne konstant, - var skipperens ordre.

- For viss det blir hard skruing, så får vi ikke dørene opp. De som går til køys, må ikke ta av seg klærne. -

Strømmen fortsatte å sette oss inn mot land. Været var klart og fint, men det var nokså kaldt. Trykket mot skutesida økte slik at når vi gikk ned i maskinrommet så kunne vi se en kul i sida, like under vannflata.

Slik lå vi i to døgn. Det ble en temmelig amper stemning ombord. Det var ingen som fikk sove skikkelig. Vi regnet som så at selv om alle sikkerhetstiltak var gjort, så ville skuta være flatttrykt på ett øyeblikk om presset plutselig skulle øke aldri så lite. Vi kunne trenge litt avveksling, noe som kunne få tankene bort fra farene, i alle fall for noen minutter.

En av karene oppdaget en stor isbjørn ute på isen. Den måtte være aldeles uredd, bjørnen kjenner jo ingen fiender, den er enehersker i isen. Den stod der og grov i kullhaugen som vi hadde lagt opp på isen. Vi var snare å finne frem børsa og bjørnen ble felt med ett velrettet skudd fra en av skytterne. Bjørnen ble flådd, så ble den partert med øksa, og vi fikk oss to lår og to boger med fint, ferskt kjøtt. Det var god avveksling, for det var ikke rart med kjøtt med oss på denne tiden, det var lenge siden vi hadde sett en sel. Vi rasjonerte også brødet nå, det var fire mann på ett brød for døgnet. Det var ikke mye, men så hadde vi saltkjøtt to ganger for dag. Poteter hadde vi bra forsyning av.

Litt klippfisk hadde vi også. Men nå laget jeg en dugelig middag med bjørnebiff. Det var første gangen for mange å smake bjørnekjøtt. - Ja hvordan smaker det?

- Det er fint kjøtt, bare det ikke er for lenge siden at bjørnen ble felt, da får det en transmak. Det er nærmest som kukjøtt på smak, med en aning av viltsmak. Middagen gjorde karene godt. Mat er også en demper på spente nerver. I to døgn lå vi i knipe mellom de to store isflaka, som presset og presset på oss. Selv skipperen begynte å bli nokså betenkt nå, og han hadde store svarte ringer under øynene. Han sov nok ikke for mye, han heller.

- Blir presset verre nå, så klapper skuta sammen, sa skipperen den andre dagen. Alle visste at det antagelig ville bety slutten for oss. En langsom og pinefull død. En etter en ville vi bukke under der oppe i isødet, på håpløs vandring mot Grønland.



Skipper Webjørn Landmark

Hvordan skulle vi få med oss provianten? Vi hadde ikke sleder. - Vel, det var bare å vente og se. Håpe og tro, for den som var sterk i troen.

Amandus Moe husker også at det var en hektisk spenning andre døgnet: - Vi som var uvante med isen, holdt øye med veteranene, om de fremdeles holdt seg rolige. Men det var ingen tvil - nå var også de redde.

Utpå ettermiddagen den andre dagen merket vi at ett eller annet holdt på å skje, forteller Lorgen. Det gav seg litt med knakinga i skroget og jeg lurte på om det var slutten som kom nå. Karene stod på isen. De fleste, ingen var under dekk. Var det slik at "Aarvak" skulle få et par sekunders ro, før isen ubarmhjertig klemte den sammen og malte den til pinneved?

- Jeg tror der ble sendt noen bønner for skuta og oss selv.

John Rye husket at en av karene kikket ned i maskinrommet og ropte til dem som stod på isen: - Kulen i skutesida flytter seg, den er

lenger nede nå. - Så jumpet han også på isen sammen med de andre som ennå var ombord.

Amandus Moe: - Jeg så bort på skipper Landmark, hvordan han tok det. Svetteperlene stod i pannen på ham, enda det var sprengkaldt. Ikke det at han var redd, jeg tror ikke at han kjente angst. Men han hadde ansvaret for oss alle og det ansvaret følte han sterkt, det visste vi. Fjorten mann stod på isen og så på at naturen demonstrerte sine krefter.

Lorgen: - Det var som om døden selv stirret oss i øynene, der vi stod lamslåtte på isen og stirret mot "Aarvak", fulgte den minste bevegelse i skroget.

Komfyren var tatt ned på isen, jeg gjennomgikk i tankene alle forberedelsene vi hadde gjort - hadde jeg tenkt på alt - hadde jeg fått med all provianten?

Det var dødsens stille. Det knaket ikke lenger i skroget. Hvor lenge vi stod slik vet jeg ikke.

Da, til slutt entret en modig, maur rekka og kikket ned i maskinrommet igjen, han roper over til oss: - Kulen har flyttet seg enda lenger ned, og den er faretruende stor ! –

I det han jumper ned på isen igjen, er det som om noe begynner å skje. "Aarvak" bikker litt på seg, det høres en skarp lyd av is som skraper mot treverk, det skvulper i sjø og det knirker i isflak. Fra det flaket som har trykket mot maskinrommet hører vi en illevarslende, dump rumling, som om flaket tar spenntak og endelig vil gi "Aarvak" nådestøtet. Svetten står i ansiktet på oss alle, mange har tårer i øynene.

Da får "Aarvak" plutselig fart på seg. Som en leketøysbåt spretter den plutselig i været. Det store isflaket er glidd under kjølen på skuta og har lettet den opp. Det hele skjer på et par sekunder. Den store båten løftes som av en kjempehånd, blir skubbet opp på isflaka, og ruller over på sida. Den bikker et par ganger frem og tilbake, og roer seg så. Det hele ser nesten latterlig ut.

John Rye: - Der lød et hurra fra en av karene, og andre fulgte på. Spenningen var brutt. Båten var hel. Vi måtte ha utløsning for følelsene, og ropte hurra!

Lorgen: - Skuta lå helt tørr oppe på isen. Den var hel så vidt vi kunne se. Vi kunne gå helt rundt den, som om den lå på land.

Men nå var vi fanget. Vi var helt i polarkreftenes vold. Det var ikke noe vi kunne gjøre for å forandre vår skjebne. Men ett var sikkert: Vi ville bli ved "Aarvak", vi ville ikke forlate henne. Selv om det var lite sannsynlig at den skulle havne i sjøen igjen hel og i brukbar stand, så var hun likevel vår eneste sjanse til å komme hjem i live.

Bare en galgenfrist.

Ishavsskuta "Aarvak" ligger på sida på ett flak i Vesterisen.

Mannskapet på fjorten mann står bare noen meter unna. Situasjonen ser temmelig svart ut, for hva nytte har en av en skute som ligger tørr på isen? Hvem vet noe om når båten vil få vann under kjølen igjen - og om den i det hele tatt vil havne noenlunde heil i sjøen, når det skjer.

Skipperen, Webjørn Landmark, har allerede for flere dager siden innført brødrasjonering, og det er lite både med kjøtt og klippfisk - hvor lenge vil karene kunne holde liv i seg i isen?

Årstallet er 1920. De har ingen radio, ingen mulighet for å sette seg i forbindelse med land, tilkalle hjelp. Og likevel - de fjorten karene, noen av dem med tårer i øynene, lar et rungende "Hurra"! klinge utover polarisen i det tindrende klare været.

Håpet er ikke ute. Noen av dem begynner så smått å tro at de skal berge livet og se sine kjære igjen. De har berget seg gjennom to stygge stormer - den siste så hard at selv vante sjøfolk mente at skuta var dødsdømd. De har opplevd at "Aarvak" ble klemmt mellom to digre isflak, har sett naglene i skipssida tyte ut av skottene på innsida av skroget på grunn av istrykket. De har sett skutesida bule seg innover i en veldig kul i maskinrommet.

Så har "Aarvak" atter en gang vist seg å være fulgt av ett forunderlig hell i uhellet. Det styggeste isflaket, det som truet med å gnage hull på skutesida og presse den inn, har glidd under kjølen på båten, har løftet den som en kork, og har slengt den inn på isen. Der ligger den nå, kantret.

De synes at de kan koste på seg et hurra rop, etter det forferdelige nervepresset. De fatter nytt mot, livet er slett ikke håpløst, tross alt.

Amandus Moe, møbelsnekkeren som ble med for spenningens skyld, og for å lette en anstrengt økonomi i dårlige tider - husker ennå i dag den lettelsen han følte, da han såg skuta ligge der på isen, tilsynelatende uten skader.

- Jeg hadde vært redd, jeg hadde sendt mange tanker hjem til kona og den ett år gamle datteren vår, og jeg hadde hatt det tungt fordi jeg var viss på at jeg aldri skulle få se dem igjen. Men nå var det nesten som om jeg ble fylt med en lystig og munter følelse. Jeg fikk lyst til å le høyt, men holdt meg, for at ikke kameratene skulle tro at jeg var gått fra vettet. Det var jo ikke noe å le av.

Vi var fremdeles solgt og prisgitt til polarkreftene. Men skuta såg så forunderlig malplassert ut, der den lå med masten pekende på skrå opp over mot den fjerne, blå aningen av Grønlands fjell, som vi ante konturene av i den krystallklare polarlufta.

Og midt i lettelsen og munterheten følte jeg en dyp takknemlighet.

Jeg hadde bedt så mang en stille bønn i disse dagene, både under stormen og mens båten ble skrudd mellom isflakene. Jeg hadde bedt så inderlig at jeg måtte få se kone og barn igjen, men den troen som burde følge bønningen, tilliten til at vi ville bli berget, den var det nok av og til nokså tynt med.

Og håpet? - Det var tynnere enn tynt.

Tro, håp og kjærlighet. Er det ikke de tre pillarene som er sjømannens faste punkter i livet? - Ja, kjærligheten følte jeg nok sterkere enn noen gang, men troen og håpet hadde det vært bare så som så med. Nå fattet jeg nytt håp, ny tro. Den øyeblikkelige faren var over - og hadde ikke svogeren min, Lars Ellingsæther, som var fullbefaren sjømann, fortalt meg om det uforklarlige hellet som syntes å følge kaptein Landmark.



Aarvak fast i isen.

Fjorten mann på polarisen roper et hurra!

John Rye forteller at også han følte en stor lettelse, i allefall de første timene etter at båten var kastet opp på flaket.

- Den følelsen var nok felles for de fleste av oss, sier han.

- Men i lengden kunne vi ikke skjule for oss selv eller for hverandre hvor håpløst det fremdeles så ut. Jeg husker at jeg snakket med "Romsdalingen" om det. - Dette må være det mirakel-hellet som de snakker om skal følge skipperen, mente jeg. Men Romsdalingen var ikke fullt så optimistisk:

- Husker du mirakelhellet med Sverre Haugland? - Han ble kastet på sjøen men ble løftet opp av en kjempesjø og ført ombord i skuta igjen. Det manglet ikke på at vi snakket om under og uforklarlig hell den dagen. Men det var bare forvarslet. Havet ville ha ham likevel, det gav ham bare en dødsfrist. Så tok det ham i neste storm, og da var det ingen redning. Nå snakker dere om mirakel igjen. Men enn om det bare er forvarslet?

Kanskje har vi bare fått en galgenfrist?

Tror du havet og isen slipper taket, om det først har bestemt seg for å sluke ei skute og et mannskap? - Det er nok best å forberede seg på det verste, gjøre opp regnskapet, være budd på å møte St.Peter når som helst.

Det gikk en kulde nedover ryggen på meg.

Og det kom ikke bare av de tretti minusgradene vi hadde. - Du skal ikke si slikt, formante jeg ham.

Det viktigste for oss alle nå, det er å holde motet oppe og ikke få panikk. Vi har hørt nok om hvordan det går folk når de får polarredslen over seg. Du må love meg at du ikke nevner disse tankene for noen andre, de har hatt det vanskelig nok. Men selv hadde jeg vanskelig for å få sove etter dette.

Ingvald Lorgen forteller om det som hendte etter at båten var kastet opp på isen.

- Det ble rolige dager nå. Det fantes ikke et hull i isen som en sel kunne komme seg opp gjennom. Og det var sel vi var kommet opp i isen for å ta - det glemte ikke kaptein Landmark et øyeblikk. Han ville vel også gjerne holde karene i aktivitet. Lediggang gir næring til tunge tanker og grublerier. Lediggang tærer.

- Jeg må si at det var mitt inntrykk at stemningen ombord slett ikke var dyster. En trøst var det at strømmen førte oss med isen nærmere og nærmere Grønland. Vi regnet med at det var åpent vann langs med landet. Og så fikk det stå til, vi måtte bare håpe på at skuta havnet hel på havet. Vi hadde fremdeles slik en grenseløs tillit til skipperen. Han visste alltid en råd.

For det første så hadde han lang erfaring, og for det andre så var han en improvisator av de sjeldne. En tusenkunstner. - Skal en mann bli en dyktig ishavsskipper så er det ikke nok at han er en fremragende sjømann, det holder ikke at han kjenner til de hjelperådene som andre skippere har funnet på før ham. Han må også være lynsnar til å finne nye løsninger i alle situasjoner. Det å seile i ishavet, det betyr at en alltid må være forberedt på å komme opp i vansker som en hverken har opplevd før eller hørt om at andre har vært ute for. Landmark hadde denne evnen.

Det fortaltes om en gang da isen hadde satt skuta hans opp i fjøra på Grønland. Det viste seg da isen trakk seg tilbake, at skuta lå langt oppe på tørt land. Alle ombord regnet med at nå ville det bli Grønlands-opphold på ubestemt

tid, for hva kunne vel en tylft med mannfolk gjøre med ei svær skute, uten noen remedier? Å prøve på å få satt båten på sjøen, det var bare idioti.

Men da var det at Landmark gjorde en av sine storbragder, som vil bli stående så lenge folk minnes sjømannskap i isen og i polarstrøk. Han gav ordre til at mannskapet skulle spleise sammen alt det tau som kunne finnes ombord. Sterkt skulle det være, og langt måtte det bli. Da de var ferdige med det, beslo han den ene enden forsvarlig i akterenden på skuta, og lot karene ro seg ut i fangstbåten. Der lå han ute på sjøen og ventet til ett svært isfjell kom drivende forbi, og da var han ikke sein om å få gjort den andre trosse enden godt fast i isen. Dermed så drog isfjellet skuta nedover fjøra og ut på havet som om den skulle være en færing. Dristig?

- Ja, båten kunne like godt ha fått skurt hull i sida og havnet på havets bunn. Men det var den eneste mulige redningen.

En slik mann var Webjørn Landmark.

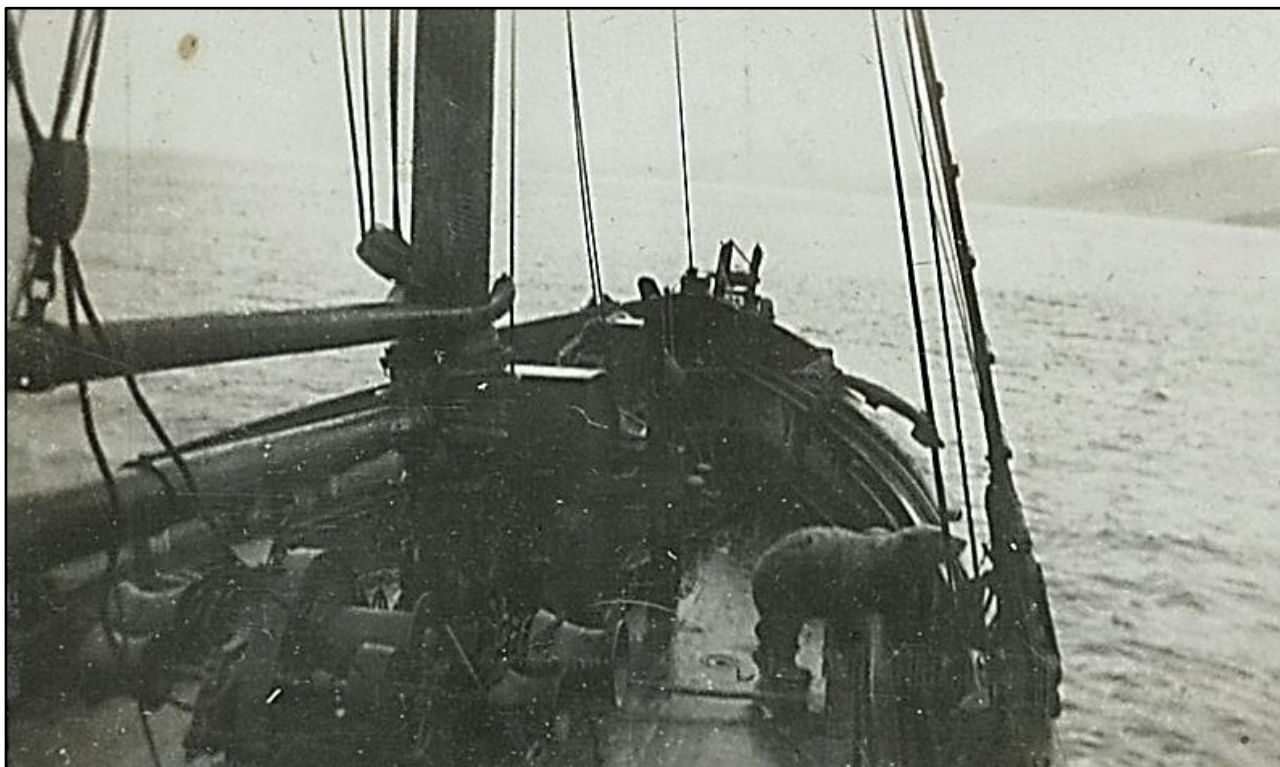


Isfjell fotografert fra Aarvak.

Vi hadde den tro at han skulle finne en utveg også denne gangen.

Isen levde, det fikk vi erfare. For det første konstaterte vi at vi stadig drev mot Grønland, og for det andre så oppdaget vi at kullhaugen som vi hadde båret opp og lagt på isen, rett ved skutesida, fjernet seg fra skuta. Etter et par dager lå den ca to hundre meter fra "Aarvak".

Det var vel omtrent på samme tid at en av karene såg en isbjørn i det fjerne. Vi hadde en liten fyr under kjelen og nå brukte maskinisten et gammelt trick. Han kastet et stykke selspekk på varmen, og vinden sto rett mot isbjørnen, som holdt seg et stykke bortenfor kullhaugen. I kikerten såg vi at isbjørnen, en svær hannbjørn, satte snuten til vær, han



Levende isbjørn på baugen av Aarvak.

hadde fått teven av spekket, og kom sakte og bedagelig ruslende mot skuta. Isbjørnen er så ustyrlig nysgjerrig. Han var ikke det grann redd. Mennesker hadde han ikke hatt kontakt med før, og han visste at han var eneveldig konge i isen, slik forfedrene hans hadde vært i hundrer av år. Der sto han, like opp til skutesida og slikket seg om truten, poserte villig for fotografiapparatene. Så ble han lagt ned av ett børseskudd. Ny tilvekst til matlageret mitt. Jeg var jo stuert, det var min jobb å sørge for maten. Hvem kunne koste på seg sentimentale følelser for isens konge? Jeg hogde av lår og boger, og hengte kjøttet opp i riggen. Bedre fryser kunne du ikke ønske deg. Middagen vekslet nå mellom bjørnesteik og bjørnebiff, det samme til kveldsmat, og snart var det vel en og annen av mannskapet som gjerne kunne ha tenkt seg en bite saltkjøtt til avveksling. Men en gang i uka vanket det i alle fall klippfisk. Vi hadde fremdeles igjen noe av den.

Det ble etter hvert mange bjørner som kom på visitt, og matlageret økte.

Men karene var begynt å bli kresne på jakta. De ville ikke skyte bjørner som ikke kom helt bort til skutesida, de nektet å dra bort på isen

for å flå. For disse dyra måtte flåes med det samme de var skutt. Det nyttet ikke å vente mange minuttene da frøs de pinnstive i den strenge kulda.

Det gikk hardt på selspekket, det ble kastet en bit på fyren hver gang en bjørn nærmet seg. Noen ganger kom det ei binne med unge, av og til med to unger. Vi ble enige om at vi skulle ta med oss heim ett par unger - hvis det da ble til at vi kom heim noen gang. Det var god pris på levende småbjørn. Men de måtte være så små at vi kunne ha dem i bånd, for vi eide ikke materialer til å lage bur av.

En dag skjøt vi ei binne som hadde to små unger. Det var lett å fange dem med lasso, for de forlot ikke mor sin.

John Rye: - Jeg husker godt de to bjørnungene. Vi kalte dem Truls og Kari, for det var gutt og jente, og de ble spesielt glade i stuerten.

Amandus Moe: - Isbjørnungene var artige de, om dagen. Men om natta holdt de ett forferdelig spetakkel, og det var ikke så lett å få sove fra før, slik skuta låg krenget, så det var mange av karene som murret og mente at isbjørnene burde late livet. Jeg vet ikke hva det kom av, men snille og godslige som

bjørnunge var om dagen, så ble de iltre og bråkete til natta.

Kanskje var det jaktinstinkt som våknet i dem, eller kanskje var det teven av andre bjørner som lusket rundt skuta som gjorde dem urolige. Det er også godt mulig at de lengtet etter mor si. Særlig ergret "Islendingen" seg over nattebråket, og en natt hørte jeg at han bante stygt, kippet på seg skoene og gikk på dekk. Der gav han den ene bjørnen en god lusing, og bad ham holde munn. Det hjalp lite, men bjørnen la ham for hat etter den dagen, og knurret og la etter ham så snart han viste seg. Han kunne nok være glad at den var bundet.

Ingvald Lorgen: - Jeg syntes det var koselig med disse to dyra.

Vi gav dem kaffesukker og kondensert melk, og det likte de godt. Det ble laget seler til dem, og de fikk fem - seks meter med tau, som var festet i riggen, slik at de ikke skulle kjøve seg. Der ruslet de på dekk, og kunne nå rekka på begge sider. De var svært kjærlige etter en stund, men ikke helt ufarlige, likevel. Det fikk skipperen erfare. Han lot Truls spise sukker av handa si en dag. Men da det ikke var mer sukker, var nok bjørnen sulten fremdeles, og glefste etter foten til skipperen. Heldigvis ikke etter handa. For at bjørnen kunne bite ifra seg det viste tydelig på de svære flengene i sjøstøvle. Heldigvis så var foten uskadd.

Etter som tida gikk, ble Truls og Kari så store at vi skjønte at det ikke ville bli råd å ta dem med seg til Norge - vi kunne ikke mestre dem lenger. De fleste av karene ville helst at vi skulle slippe dem løs på isen. Men de erfarne av mannskapet ville ikke vite av noe slikt. Det ville være dyrplageri, for selv om ungene var vokst, så var de for små til å klare seg på egen hånd, uten mor si.

- Det var vondt for oss, sier Lorgen, men nå ble Truls og Kari skutt, partert og opphengt sammen med resten av bjørnekjøttet.

- Hvor mange bjørner kunne dere ha skutt i alt?
- Vi hadde 29 skrotter mener Lorgen.

Men på dette punktet er det ikke full enighet, de tre imellom. Amandus Moe mener at de tok 27 bjørner, mens John Rye er nokså sikker på at det var bare 24:

- Jeg husker vi pleide å si oss imellom: - Vi har hatt 24 bjørner på turen, 25 med skipperen.

- I alle fall, sier Lorgen - så var det nødvendig for oss å sikre oss den maten vi kunne få tak i. Vi ante ikke noe om hvor lenge vi skulle komme til å bli i isen, og dessuten så var det en helt annen størrelse på bjørnebestanden den gangen i 1920 enn det er i dag. Det var ingen fare for utryddelse av rasen.

- Hva gjorde dere med kadavrene?

- Vi oppdaget fort at vi ikke trengte å gjøre annet enn å sikre oss skinnet og de delene av dyret vi ville spise selv.

Været var fremdeles fint med skarp sol, men det var nokså kaldt, og skrottene frøs til med det samme. Beinharde etter noen få minutter. Men så snart vi hadde flådd dem, og hugd løs det vi ville ha, kom det store skarer med svarte fugler og kastet seg over kadavrene. Fuglene lignet på tjuvjoer, og de var ikke det minste redde for oss. Det tok ikke lange stunden for dem å pille rent ett bjørnekadaver. En halvtime etter at bjørnen var felt, lå bare kvite beingrinda igjen på isen.

Karene stod langs rekka og så på. Det var et uhyggelig skuespill syntes vi. Vi snakket ikke om det, men jeg tror nok at det samme rørte seg i de fleste av oss mens vi stod å så på de griske fuglene som rev og slet i de frosne kjøttrevlene og tarmene. Hvem visste noe om den skjebne som ville bli oss til del?

Ble skuta skrudd ned når den gled ned av isen, ville vi bli nødt til å begynne den endeløse vandringen over isen til fots. Det var vi ikke budd på. Ikke hadde vi skotøy som kunne klare påkjenningen i lengden, og ikke hadde vi sleder eller kjelker som vi kunne dra med oss proviant og vann på.

Det var vel lite trolig at noen av oss ville komme levende til Grønland om "Aarvak" forsvant for oss. Skulle også vi bli liggende på isen, kanskje bare halvdøde av utmattelse, og bli ett bytte for disse svarte, rovgriske fuglene? Av og til var nok stemningen temmelig laber ombord. Men helt nedfor var ingen. Og det får jeg si: - Kameratskapet blomstret.



Aarvak på overseglinga.

Var det en mann som hadde en tung stund, så ble vi fort klar over det, og så var der straks en som slo ham på skulderen, fortalte en god historie, bød på en kaffekopp eller på annen måte hjalp til med å få bort de tunge tankene.

John Rye sier det slik: - Når en kommer i ødemarka, da er alle venner. Da er alt glemt av det som kunne vært vanskelig karene imellom tidligere.

I slike stunder er det en lærer å sette pris på godt kameratskap.

(Siste del i neste nummer)



Plukkfangst:

Rekordarta ismelting i Arktis

I sommar er det smelta meir is enn nokon gong før, slår ein ny rapport frå National Snow and Ice Datacenter (NSID) fast. Forskarane er samde om at dette skuldast menneskelege utslepp av klimagassar.

Den tidligare rekorden frå 2007 er dermed slått. Det er ikkje berre mindre is. Den arktiske sjøisen er også blitt tynnare, skruis er blitt sjeldnare og mindre kraftig.

(Kjelde: www.aftenbladet.no)

Helsing til «Aarvak» og Ishavsmusèet

Av Sverre Måseidvåg

Volda



Sverre Måseidvåg talte til mannskapet på Aarvak-kvelden.

Vel overstått 100-års jubileum! Det var ei knakande flott tilstelling og førestelling på skipsdekket med eit eineståande publikum. Festmiddagen inne i den store «messa» var perfekt og selgryte som hovudrett, kunne ikkje passa betre.

Eldsjelene som stod bak arrangementet, fekk ikkje så mykje open applaus, men eg trur dei følte den varme takksemnda ganske tydeleg. I alle høve burde dei gjere det, for alle var imponerte over det kjempeflotte tiltaket. Takk enno ein gong!

Eg blei ingen veteran på «Aarvak» eller i Vestisen. Eg fekk den store opplevinga og vere mannskap på forfangsilda om hausten 1956, storsilda vinteren 1957 og så fangstmann i Vestisen same våren. Eg hadde segla jorda rundt eit par/tre år tidlegare, men det blei nokre månader på «Aarvak» som sette dei djupaste spora i ein eventyrhuga ungdom. Eg kjende rimeleg godt til kva ishavet hadde betydd økonomisk for sunnmørsbygdene, og eg visste litt om det offer som brann kringom i bygdene

etter alle dei tapte ungdommane. På mang ein gard hadde dei opplevd: Herren gav og Herren tok!

Det som imponerte meg om bord i «Aarvak» var kompetansen til mennesket. Det sikre handlaget, den trygge erfaringa og evna til å handle raskt, nærast intuitivt, når det var nødvendig – og det var det ofte. Og slik var det om bord i alle sildesnurparane og selfangstskutene. Dei hadde ein fagkunnskap og ei handlingsevne som dag og natt blei utfordra på det alvorlegaste. Gjorde du ei feilvurdering, lita eller stor, så kunne det gå på livet laust både for deg og dei andre. Synsing og nøling var ikkje aktuelt når det stod på – da galdt det berre å gjere det du var god for!

Selfangst har lange tradisjonar, og ein fangstkultur heilt tilbake til den første busetjinga i vår fortid. Så fekk næringa ein intens og relativ kort periode i det førre hundreåret, men lang nok til å setje varige økonomiske og kulturelle spor i dei landsdelane som var engasjerte. I dag er det slutt på selfangsten, skutene er borte og det er snart også menneskapa og kompetansen. Det er dramatisk dersom vi ikkje har/kan sikra god nok dokumentasjon og kan plassere denne spesielle selfangst-, jakt- og overvintringskunnskapen og kulturen i vår nasjonale historie og for all ettertid.

Driftige og framsynte personar i og kring fangstmiljøet i Brandal/Hareid har i ein 30-års periode gjort ein storarta og viktig innsats. Fangstskuta «Aarvak» er verna og har kome under tak og restaurasjon, store lokalitetar er sikra for å gi plass til den unike og rikhaldige samlinga av reiskapar, gjenstandar som høyrer til i selfangsttradisjonen og i jakt- og overvintringsmiljøet i vår polarhistorie.

Ishavsmuseet på Brandal er allereie eit imponerande dokumentasjons- og opplevings-senter med stor aktivitet, men det er eit senter som lever av tilfeldige almisser og dugnader. Små og lokale museum kan i ein viss grad overleve på eit slikt grunnlag, men dei vil aldri ekspandere og bli verkeleg gode i sitt slag. Ishavsmuseet på Brandal er av ein heilt annan

karakter og standard: Det er eineståande i sitt slag og det speglar ei historie, ein tradisjon, ei næring og eit spesifikk miljø som ikkje berre har nasjonal verdi, men også interesse lenger ut pga si polare tilknytning. Dette dokumentasjons- og opplevingssenteret må snarast sikrast eit budsjett frå nasjonale kulturmidlar som kan trygge drifta og gi rom for vidare kvalitet og vekst. Slik kan museet halde fram med å ta vare på, utvikle og i enda større grad synleggjere, den nasjonale og historiske skatten som i dag er samla i Ishavsmuseet på Brandal.

Tidlegare stortingsrepresentant Theo Koritzinsky brukte ein sommar på 1980-talet til å besøke museum kringom i landet, og han gledde seg mykje til å besøke Ivar Aasen museet i Ørsta. Han rekna med det måtte vere store saker ut frå den nasjonale verdien det har. Han blei skuffa over den lille, puslete bygninga og den daglege drifta, men så var det også eit puslete budsjett å drive frå. Han karakteriserte det nærast som ei skam at ikkje ein samla nasjon hadde verdsett Ivar Aasens språk- og kulturarbeid høgare. Det blei ei aha-oppleving for mange og førte til at Ivar Aasen-museet fekk eit monumentalt bygg, og i dag kan det arbeide ut frå trygge budsjetttrammer og yte stadig ny kunnskap og innsikt gjennom Nynorsk Kultursentrum og Ivar Aasen-instituttet.

Ishavsmuseet på Brandal er ikkje puslete: Det har ei stor og særmerkt ishavsskute og mykje bygningsmasse med tusenvis av gjenstandar innanfor sitt tradisjonsrike område, og det har ein styrke av dyktige og interesserte vener. Men det er ikkje nok i det lange laup, og det gir ikkje den kraft til ekspansjon og kompetanseutvikling som er nødvendig for å vere liv laga. Difor bør det takast viss grep på sikt: Sunnmørskommunane og da særleg Herøy, Ulsteinvik, Ørsta og Ålesund må dragast meir inn i ansvar og styring. Desse kommunane har ei særleg historie knytt til selfangst og overvintring. Museet må bli skikkeleg kjent i Kulturdepartementet, og eit endeleg mål må vere å arbeide inn varige løyvingar over Statsbudsjettet.

Om ein genser av moskusull og juleeple frå Sogn.

Av Johannes Alme

I eit par år på 60-talet var juleeple frå Sogn ei kjærkomen julehelsing og overrasking i Almetun i Brandal. Bakgrunnen for at desse epla kom, er kanskje mykje meir interessant, og det er denne eg no vil forsøke å få på papiret.

”Polarsel”, skipper Ottar M. Brandal var avløysingsfartøy på Nordaust-Grønland dei to siste åra Norge var til stades der borte, i 1958 og 1959. Begge dei åra var pappa – Odd Alme - med som styrmann. Ekspedisjonen bestod av skuta sitt eige mannskap, avløysingsmannskap i 58, geologar som skulle til Jan Mayen i 59, laksefiskerar og betalande passasjerar.

Søren Richter frå Arktisk Næringsdrift AS (Norsk Polarinstitutt) var ekspedisjonsleiar i 1959 og 58, vidare var langevågaren Hermann Andresen som då framleis hadde overvintrande fangstfolk på sitt terreng, med.

Den no nettopp avdøde formannen i Det Norske Svalbardselskap, Torbjørn Torkildsen, var med som betalande passasjer, med formål å fotografere. Ålesundaren, Oscar Larsen jr. var også med som betalande passasjer. Det er han å takke for at det finst levande bilde frå flaggfiringa i Myggbukta. Den siste passasjeren var distriktslegen i Balestrand, Odd Martens.

Omtrent frå han kom om bord i ”Polarsel” snakka Odd Martens om draumen om ein genser av moskusull. Han nytta ei kvar anledning på turen til å leite etter ull, men det muna lite.

Både i 58 og i 59 fanga dei moskus til eige bruk medan dei var i grønlandsk farvatn, i ettertid kan ein kanskje seie at løyvet vart trekt rimelig langt, i alle høve serverte mor mi moskussteik som kranseskål til Kirkebø'ane (snikkarane) når Almetun vart bygd.

Som nemnt fanga mannskapet moskus også i 59, og skinna vart gøymde under steinar i naturen. Issituasjonen ved Myggbukta i 59 var usikker, så dei gjekk heilt inn til Bunnhytta i



Terje Martens, son til Odd, med genseren av moskusull.

Lock Fine med fangstbåt, der telegraf Asbjørn Tøndel frå Myggbukta kom over for å snakke om eventuell evakuering av Myggbukta den vegen, om dei ikkje kom rundt. Men dette alternativet er som Richter skriv, ”ikke bra”.

Det hadde vore ei misforståing om når tid ”Polarsel” var ved Bunnhytta, så mannskapet som er der inne med båt, må vente i mange timar på Tøndel. Det er lyst og fint vêr. Så medan dei ventar, får far min ein ide om at kanskje han kunne hjelpe distriktslegen med ull. Hans gode hugs hjelpste, og etter ei tid med leiting fann han dei gøymte moskuskinna frå året før. Skinna hadde lege eit år i vêr og vind, og ulla var berre å nappe av, og han fekk på den måten nærmast ein heil sekk med ull.

Dette var grunnlaget for at det fleire år kom juleeple sendt til Brandal frå Balestrand.

(Historia er skriven ned fleire år etter at pappa var borte, slik eg hugsar han fortalte den. Av den grunn kan her vere forgløymingar og faktafeil.

Det artige var at via epost frå Ivar Ytreland, såg eg ei epostadresse for ein som heitte Martens, Otto M. Martens. Eg tok kontakt, med spørsmål om genseren og om det verkeleg vart ein genser. Og svaret var at genser hadde det blitt, og at Odd sin yngste son, Terje, hadde arva den. Ei tid etter hadde Terje teke bilete av genseren og via Otto mottok eg det. J.A).

Plukkfangst:

Polhavet isfritt om 10 år?

FNs klimapanel har åtvara om at jorda trass i solsyklus og naturleg kosmisk stråling vil bli varmare som følge av menneskeskapte klimaendringar, og at Polhavet om sommaren kan bli isfritt. I 2007 formidla Klimapanelet at dette sannsynligvis ville skje innan 100 år. Nyere forskning (til dømes. Norsk Polarinstitut og EASA) stadfestar dette. Polhavet kan vere isfritt allereie om 10 år. Geologane fortel at sist vi med visse kan seie at dette hende, var under ei varm periode fleire millionar år før det første mennesket, Cro Magnon, vandra på jorda. Vi veit ikkje korleis klimaendringane vil påverke oss i det lange løp.

(Kjelde: Norsk Polarinstitut)

I sommar har tre farty køyrt seg på grunn på Svalbard. 23. juni var «National Geographic Explorer» i kontakt med botnen i Forlandssundet. 10. juli grunnstøytte «Polargirl» utanfor Grumant. Og 23. juli var «Expedition» nedi botnen aust for Nordaustlandet. Ingen personar kom til skade og heller ikkje båtane fekk nemnande skade, men dette viser at farvatna rundt Svalbard er skumle og at sjøkarta ikkje er gode nok.

(HH – Svalbardposten 27.07.12)

Thorseth sine samlingar til Ishavsmuseet:

Ein diamant for Ishavsmuseet Aarvak

Av Anne Gry Eilertsen

Ragnar Thorseth har bestemt seg for å gi alt utstyr frå ekspedisjonane sine til Ishavsmuseet

Aarvak.

Kultursjef

Oddbjørn

Grimstad i Hareid

kommune meiner

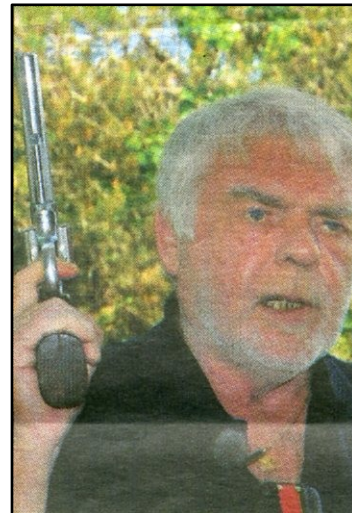
at Thorseth

utstillinga kjem til

å bli ein diamant i

den perla museet

alt er.



Både styreleiar Willy Nettet og dagleg leiar Webjørn Landmark ved Ishavsmuseet og kultursjef Oddbjørn Grimstad i Hareid var til stades på ein pressekonferanse der Thorseth fekk fortelje litt om kvifor han gir samlinga si til Ishavsmuseet.

-Eg må presisere at eg vart spurd. Og det synest eg er ei ære. Ja, det er nesten som å få St. Olavs medalje, smilte hovudpersonen sjølv.

Han la til at han trur det er ein god tanke å samle gjenstandane frå ekspedisjonane sine på ein stad. Slik at nye generasjonar kan få eit innblikk i kva han har vore med på.

Og det er sjølvsagt leiinga ved museet samde i.

Willy Nettet seier at han er både stolt og audmjuk over at Thorseth har sagt ja til å plassere utstyret ved museet.

-Det skal bli ei permanent utstilling som skal fortelje om det fantastiske ekspedisjonslivet til Thorseth.

Utstillinga skal få ei sentral plassering. Midt i hjarte av museet, lova Nettet.

Han er ikkje i tvil om at Thorseth-utstillinga vil føre til fleire besøkande ved museet.



I dette rommet ved Ishavsmuseet skal mykje av ekspedisjonsutstyret til Ragnar Thorseth plasserast. Frå v. Styreleiar Willy Nasset, Ragnar Thorseth, Trygve Berge og Webjørn Landmark.

I år er det 30 år sidan Ragnar Thorseth som første nordmann nådde Nordpolen, og dette vil Ishavsmuseet markere.

12. oktober vert det opning av utstillinga som bl.a inneheld ein stor del frå ekspedisjonen «Norge til Nordpolen» frå 1982.

-Eg har svært mykje utstyr, så det vert trong om plassen. Vi bør nok ha profesjonelle folk til å hjelpe oss, skyt Thorseth inn.

Med på snøscooterekspedisjonen til Nordpolen var blant andre Trygve Berge frå Molde. Han har vore med på dei aller fleste ekspedisjonane til Thorseth, og filmmannen har komprimert filmar frå desse turane ned til ein halvtimes dokumentarfilm, som også skal synast ved Ishavsmuseet.

Til sesongstart 1. mai neste år skal resten av utstyret frå ekspedisjonane til Thorseth vere på plass i museet. Blant effektane blir saker frå den første roturen til Shetland i 1969, turar med Saga Siglar, overvintringar og mykje anna.



Thorseth med teltet som var brukt til Nordpolen. Alle foto: Anne Gry Eilertsen.

Plukkefangst:

I takt med at isen i nordområda smeltar og at stadig større havområde vert tilgjengelege, strammar striden om kven som eig Polhavet seg til. Ja, sjølve Nordpolen er det dei som krev eigedomsretten til. For å markere seg gjorde russerane eit stunt for noko sidan og planta eit russisk flagg på havbotnen på Nordpolen, på meir enn 4 000 meters djupn. Heile 1,2 millionar kvadratkilometer av havet og havbotnen gjer russerane krav på og hevdar at sidan Lomonosov-ryggen går over Nordpolbassenget frå Sibir til Grønland, så er alt dette russisk havområde. Danskane hevdar naturlegvis det same, for denne undersjøiske ryggen startar jo frå Grønland og dermed er Nordpolen ein del av den grønlandske sokkelen. Canada har eit tilsvarende krav, medan USA og Norge ikkje har nokon sokkel å henge seg på her. Dessutan har Kina meldt seg på marknaden for eit fritt Polhav.

No i sommar la både russiske og danske ekspedisjonar ut for om mogleg å skaffe endå fleire prov, kvar for sine krav.

Og, som om ikkje dette var nok, kven er det som eig sjøvegen gjennom Nordvestapassasjen og gjennom Nordaustpassasjen?
(HH)

Loggja var komen attom skuta

Hau-Johan stod til rors på «Aarvak» med kurs for Vesterisen. Det var



grapsevêr og motvind. «Aarvak» hadde lita maskin så det gjekk sakte. Og skipperane på kameratskutene tok til å lure på korleis det gjekk. Så dei kalla han opp på radioen, utan å få svar. Men så var Hau-Johan der: - Ka dokke masa etter? - Nei, oss vilde no berre vite kor dæ stende til mæ dokke, svarte det på radioen. Då sa Hau-Johan: - Jau, no gjenge dæ retteleg godt, for no æloggja koma attom skuta.



Tlf nr 95070668

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

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

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

Hareid kommune gratulerer Ishavsmuseet
med 100 års jubileet for Aarvak!



HAREID KOMMUNE
6060 Hareid

Vi støt kulturlivet!

80 ishavsgastar samla til jubileum.

Av Marit Kvammen

-Han Henrik hadde vore stolt i dag!
Det var ordførar Anders Riise som rekna med det, i helsingstalen sin under 100-årsfesten for Noregs eldste og best bevarte ishavsskute. Aarvak og Ishavsmuseet er viktigaste kultur-institusjonen i kommunen, konstaterte han, og lova kommunal støtte vidare.



Mannskapet igjen samla om bord i og rundt 100 åringen Aarvak. Alle foto Willy Nettet.

Og Henrik Landmark vart på mange måtar mint denne kvelden, helst indirekte. Dottera Barbro var ein spirituell programleiar, sonen Webjørn hadde blant anna koka selkjøtgryta som dei 80 inviterte gjestane fekk servert etter jubileumsprogrammet. Det var invitert 150 attlevande frå Aarvak sitt mannskap, og av dei møtte altså 80 fram, mange langvegsfarande.

Ingen heilagjeng.

Barbro mintes oppstarten av Ishavsmuseet tidleg på -80 talet, då dei første bileta, dei første gjenstandane og utstoppa dyr tok til å kome inn. Ein stor sel hadde vorte plasert i senga hennar. –Det var idealistar som dreiv med dette, og dei hadde så vist ikkje nokon stor heilagjeng heller, fortalde ho.

Men først las ho eit vers av «Ut mot havet», det om ho som stod att på land. Ishavskjerringa står i bronse utanfor museet.

Barbro rosa museumsleiinga og ein styreleiar som veit og bruke av tida si på Ishavsmuseet. Og styreleiar Willy Nettet fekk så ordet til velkomst, særleg til alle fangstfolka, til dette lenge førebudde hundreårsjubileet for Aarvak, i Noregs viktigaste dokumentasjonssenter for selfangst.

Jubileumsgåva.

Han hadde «med seg» ei spesiell jubileumsgåve, ein song som var skriven for dette høvet. Styremedlem i Ishavsmuseet, Ingunn Pettersen, hadde skriva tekst, Atle Gjerdet laga melodi, og sistnemnde framførte songen. Atle kunne skilte med at også han hadde falle på sjøen under ein tur i isen, som så mange andre.

Ein annan ishavssong, kjend for mange, er Inga Skarbakk sin «Song til Brandal» (Ishavssongen). Den skildrar utreise, forventning, lengten og heimkomsten. Arild Grimstad framførte den, med tonefyllgje av Oddbjørn Grimstad. Han song også «Sølvet», som aldri forgår, og samanlikna det med den verna skuta, og «Aslaug Maria», som også hadde vore 100 år i år, og avslutta med ein eldfull «O sole mio», vakkert.

Første turen

Harald Knutsen kom med eit kort, men innhaldsrikt samandrag av den mangslungne historia til Aarvak. Frå ho vart bygd i Bergen i 1912 til ho i 1981 skulle kondemnerast i Nord-Norge og det vart sett i gang ein redningsaksjon for å få henne heim til Hareid. Han fortalde om første fangstturen, Bertel Chr. Landmark var skipper, dei kom heim att med nær 3000 selskinn, 5 storkobbar og 29 isbjørnskinn, spekkverdien var like stor som skinnverdien. Til saman hadde dei fangsta for 21.049 kroner.

Dei store ulykkesåra i 1917 og 1952 gjekk Aarvak klar, men det var ofte nære på at mannskapet trudde dei ikkje skulle kome heimatt.

15 skipperar

Fram til 1968 hørte Aarvak til ulike reiarlag på Brandal, då vart ho seld til G.C Rieber i Bergen. Siste turen til ishavet med Aarvak var i 1981, mannskapslotten var det året på 27.500 kroner. Knutsen las opp namna på alle som har vore skipperar på Aarvak før skuta vart seld, 15 i talet. Karl Johan Brandal var den siste, Hau-Johan den som stod lengst, snart 20 år.

Og no kan dei som har vore i isen med Aarvak gå under dekk og undrast på korleis dei fekk plass der. Lugarane i baugen er det neste som skal restaurerast, maskinromet er ferdig, det føregår dognad heile tida. Då skuta vart satt på land i 1998, same året som Ishavsmuseet opna i Gråbuda, ytte staten 1 mill kroner til landsetting.

Triveleg kring bordet

Eit artig innslag i programmet var ved Ottar Vik, som hadde brukt å ha med trekkspilet både på kvalfangst og selfangst. Han mønstra på Aarvak i 1956. Vik fortalde om to store hjerneslag før han spelte sjømannssongar på trekkspilet sitt, til stor jubel.



Ottar Vik var med Aarvak i 1956. Han spelte trekkspel på jubileumskvelden. Her i samtale med programleiar Barbro Østrem.



Albert Marø (tv) og Asbjørn Saunes har begge lang fartstid i maskina på Aarvak.

Og inne i museet venta selkjøtgryte og alt som høyrer til, gode historier og prat om gamle dagar. Harald Knutsen var kjøkmeister, og bidrog med Hau-historier. Nokre gjestane hadde ordet, men mest gjekk praten mellom gamle kameratar som ikkje hadde sett kvarandre sidan den gong, på 40-50 år. Her var både gjennomsnittsalderen og trivselsfaktoren høg, og dei heldt ut til fram imot midnatt.



Det vert mykje mimring når gamle mannskapet på Aarvak er samla til middag.



Song til Aarvak

(Laga til 100 års markeringa av ishavsskuta Aarvak 2012).

Tekst: Ingunn Pettersen

Melodi: Atle Gjerde

1. Der bølga kjærteiknar vene strand
I løynd for vêret der ute
I ly for stormar og utan mann
Der ligg den stoltaste skute
2. Ho stonga mot storhavet år etter år
Med mannskap som speida og såg
Ho reid over toppar, fikk riper og sår
Men sigra i vik og på våg

Ref. For Aarvak ligg der så stolt og kry
I glaskledning, skydd imot vêret
Og inkje meir skal ho ut på ny
Og inkje meir slit skal ho bere

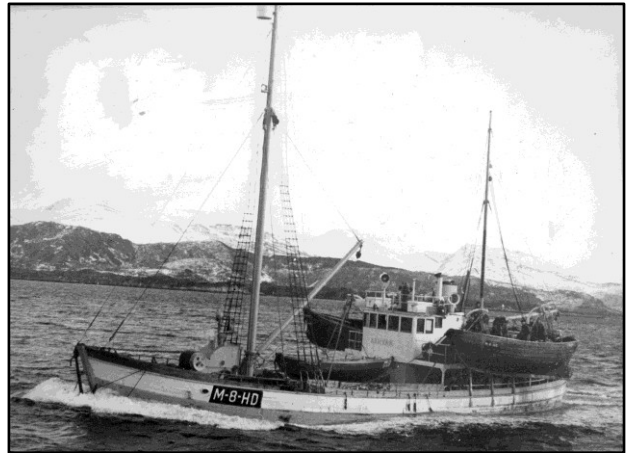
3. Eit liv i øyde, i is og på hav
Har denne dronninga slite
No har ho lagt til, frå slit og kav,
Og mannskapet sitt, må vite.
4. Ein bauta til minne om livet der
Ein mann, eit liv og ei skute
I felles lagnad sleit hav og vêr,
Og fekk vende frå strevet der ute.
5. I inderleg glede sto alle i takk
For at Aarvak fekk alle attende
Så neste gong ho laut kaste loss
Var dei trygge for mann og for frende

Ref. For Aarvak ligg der så stolt og kry
I glaskledning, skydd i mot vêret
Og inkje meir skal ho ut på ny
Og inkje meir slit skal ho bere.

6. Ei takk til Aarvak som gjorde alt
For å passe på far og på bror
Som hadde livet på sjøen valt
Langt vekk frå si kone og mor.

7. Ei takk til Aarvak i denne tid
Som ligg her og minner oss alle
På dei som kom heim, men og alle dei
som ute på havet har falle.

Ref. For Aarvak ligg der så stolt og kry
I glaskledning, skyff i mot vêret
Og inkje meir skal ho ut på ny
Og inkje meir slit skal ho bere.





Aarvak 100 år har vore markert ved museet i heile år. Oppmøte på alle arrangement har vore overveldande. Alle polar-kveldane har samla fulle hus. Så også hovud markeringa av jubileet som var i dagane 29. august til 2. september.

Alex Rosén samla nær 300 då han opna 100 års jubileet frå luka på Aarvak 29. august. Alex var både glad og stolt over og få denne æra av og opne jubileet.

Alex Rosén er ein mann som byr på seg sjølv. Etter å ha halde ein fullspekka sal i ånde i om lag 1,5 timar, tok han seg god tid til å snakke med folk etter på. – Eg likar godt å snakke med folk som har historier å fortelje, som har vore med på spennande saker, sa Rosén. Spennande saker har han sjølv også vore med på. I reine baron von Münchhausen-stil skildra han turen med “Berserk” frå Larvik til Nordpolen. Dei kom seg til 82,2 grader nord, og sette dermed uoffisiell verdsrekord. Ingen andre har vore så nær Nordpolen, utan å fryse inn.



Alex Rosén på scena om bord Aarvak

På dei komande sidene finn du meir om jubileumshelga som samla kring 1000 menneskje desse dagane.

Men 100 års jubileet er ikkje over enno. Det står enda nokre arrangement på kalenderen ut året.

Magnar Aklestad heldt eit fantastisk foredrag fredag 28. september. Meir om det i neste utgåve av Isflaket. Søndag 30. september markerte museet at turistsesongen 2012 var over, med boklansering og foredrag av Turid Karlsbakk, aktivitetar og søndagsmiddag.

Etter dette har ikkje museet dagleg faste opningstider, men tek som før imot grupper for omvising gjennom heile vinteren. Enkelte helgar fram mot jul vil det også verte annonsert ope.

12. oktober vert opning av utstillinga Ragnar Thorseth –levd liv.

17. oktober er det Ishavskveld i samband med Hareidsstemna. I år får vi besøk av Stein P. Aasheim som fortel om turen til Sørpolen i lag med Vegard Ulvang, Harald Dag Jølle og Jan Gunnar Winther for et år sidan. Turen var i fotspora etter Roald Amundsen og ei markering av 100 års jubileet for Amundsens si Sørpolferd.

I dagane 25.-26. oktober er det duka for Brandalkonferansen 2012, som i år er ein Sunnmørsk idekonferanse for selfangstnæringa. Mange spanande tema og foredragsholdarar står på programmet.

Fredag 2. november markerer Ishavsmuseet 50 års minne etter ulykka i Kings Bay og Estergruva 5. november 1962. Herdis Lien frå Svalbard Museum vil holde foredrag til oss om dette. Herdis er formidlingsleder / konservator på Svalbard Museum.

17. og 18. november er det igjen klart for det etter kvart så årvisse julemessa på museet, som er ei kunst og handtverksmesse.

Søndag 2. desember er satt som dato på avslutning av 100 års jubileet for Aarvak. Denne dagen vert program og aktivitetar frå dekk på Aarvak. Blant anna vert Ulstein mannskor med og underheld.



Glimt frå hovudfeiringa.



Alex Rosén opna markeringa. Her i lag med Sigrid Jønsson (tv) som har laga logoen (over) til 100 års jubileet. Anna J. Jønsson jobbar ved museet og har skrive artikkel annan stad i bladet. Foto: Willy Nesset



80 Aarvak-veteranar samla til programkveld kring Aarvak. Foto: Willy Nesset



Middag for mannskapet etter programkvelden.



KNM Hitra ved museumskaia.



*Ope skip på KNM Hitra laurdag og søndag.
Foto: Beathe Holstad*



Jan Ingar Hansen, førstekonsulent ved Marinemuseet, i Horten heldt foredrag om Oscar Wisting, underoffiseren som ofret alt for Chefen - marinens deltagelse ved polarekspedisjonene. Foto: Willy Nesset



Laurdag var det grillkveld ved museet. Grillkockane Tore Vinjevoll og Silje Liaset Vinjevoll sytte for nydeleg grillmat. Atle Gjerde og Asbjørn Brubakk stod for musikken utetter kvelden. Foto: Beathe Holstad



Rudolf Overå hadde utstilling med isbjørn bilde i Aarvakhuset. Foto: Willy Nesset



Søndag fekk dei minste prøve seg på å byggje modellskip, lære seg knutar, teikning og hakapik-kasting. Foto: Sven-Aslak Veiseth



Mange flott teikningar av Aarvak, isbjørn og andre polare dyr vart til langs teiknebordet på familiesøndagen.

Fullt hus under forteljarstund med Maria Parr

Ishavsmuseet Aarvak rettar ei stor takk til hovudsponsorane sine for året 2012.

**Hareid[®]
Group**


SPAREBANKEN MØRE

 **JETS[™]**

 **VS Poland Sp. z o.o.**

Ei bok om pelsjegerliv i eit tidsskilje.

Av Finn Sindre Eliassen

Ingstad, Helge:
Pelsjegerliv, blant
Nord-Canadas
indianere



Det kan fort bli ein nedtur å lese om att bøker ein sette høgt i yngre år. Teksten er den same, men det er ikkje lesaren. For eit par veker sidan las eg oppatt Pelsjegerliv, den aller første boka som Helge Ingstad gav ut. Boka tolte meir enn godt gjensynet.

Boka kom første gong ut i 1931 og vekte stor oppsikt. Ho handlar om Ingstad sine fire år som pelsjeger og tømmerhoggar i landet mellom Store Slavesjø og Hudson-bukta. Eit læreår saman med norsk-canadiaren Hjalmar Dale, ei tid med diverse jobbar og oppdrag, eit år i lag med indianarstamma Villreinetarane og til slutt eit år åleine i telt på tundraen.

Pelsjegerliv blei strålende motteken. Aksel Sandemose kalla Ingstad ein stor forteljar og skreiv at mange andre forfattarar nok hadde vorte freista til å porsjonere ut det overveldande rike stoffet i mange bøker. Knut Hamsun skreiv: «De er en makeløs skildrer, og alt underbygger De med viden». Ingstad blei raskt ein kjendis, jamvel om det ordet ikkje var i bruk då.

Det var i 1925 Ingstad sat på sakførarkontoret i Levanger, bladde i papira og kom til at dette ville han ikkje bruke livet sitt til. Han selde praksisen og reiste til Canada, via Paris og Nice. I 1926 gjekk han av toget i Edmonton med ein sekk på ryggen og nesten utan pengar: “Her er byen hvor en mann kan komme bent inn fra villmarken, overgrodd med skjegg, iført mokasiner og med buksebaken lysende av lappverk, uten at det er et eneste menneske som vil snu seg på gaten og glo efter ham.”

Han skulle bli pelsjeger, det frie livet lokka. Men utover det hadde han få konkrete planar. På ein bar trefte han ein røynd pelsjeger som ville ha ein ny kompanjong. Han slo til, men det blei ikkje som han hadde tenkt, og han braut opp etter kort tid. Denne hendinga er ikkje omtalt i Pelsjegerliv.

Men Ingstad miste ikkje motet. Det frie livet i villmarka lokka for sterkt. Eit liv han seinare samanfatta slik: “Her er min kano, mine garn, mitt gevær og mine hunder. Skogene, elvene og vannene står til min rådighet. Jeg sitter i skjorteermene foran mitt telt og føler meg som millionær.”

Ei tid etter trefte han norsk-canadiaren Hjalmar Dale som Ingstad skildrar som ein liten, tettbygd bjørn av ein kar med uredde auger: “Hjalmar Dale kom fra Mackenziefloden, jeg fra skogene lenger mot syd. Vi traff hverandre i Edmonton.” Møtet var eit lykketreff. Dale vart kompanjong og læremeister. Han hadde mange års røynsle frå pelsjegerlivet; ein meister i å greie seg i skogane og på tundraen. Også når gradestokken i villmarka kraup under 40 minus.

I kvar sin kano la dei i veg langs kysten av Store Slavesjø i lag med bikkjene Pike og Trofast som dei hadde bytt til seg for Ingstad sin dress. Det var ei kanoferd på over 1000 km. Seinhaustes slo dei seg ned i ei sjølvbygd tømmerhytte ved Elgsjøen. Vinteren gjennom fiska og fangsta dei der. Neste sommar var læretida over. Dei to skilde lag som gode venner.

Tida var no inne for Ingstad til å kome i nærare kontakt med indianarane.

Ingstad slutta seg til Villreinetarane som heldt til nordaust for Store Slavesjø. I det vesentlege levde desse som forfedrane sine. Ingstad reiste i lag med dei til Nonacho Lake, i nærleiken av Snowdrift River.

Villreinetarane var ei gammal grein av Chipewyan-stamma, som var lite oppblande med andre stammer. Ingstad skildrar dei slik: “Villreineterne er et utpreget skogsfolk, hele

deres kultur vitner om det, - slede (toboggan), telt, snesko, kano av bjerkebark, klesdrakten etc. taler her sitt tydelige sprog. Snehytte, spekklampe og alt det andre som særpreger eskimoene, var ukjent for indianerne. Riktignok foretar de lange ferder fra skogen og innover det nakne tundralandet på jakt etter villrein, hvitrev og tidligere også etter moskusokse, men de ser det da slik som de farer i et fremmed land. En langferd til tundraen var alltid en alvorlig affære, ikke minst fordi den fryktede eskimo holdt til i disse strøkene.”

Han levde Villreinetarane sitt liv med jakt, slit, svolt og overflod. Og som Ingstad skriv: «Her var istidens under ennå et faktum: de myldrende masser av villrein.» Eit gammalt indiansk ordspråk seier: Villreinen er som ånder, kjem ingen stader frå, fyller landet og forsvinn.

Indianarane sparte ikkje på noko når jaktlykka stod dei bi. Då fråtsa både hundar og menneske. Når villreinen ikkje kom som dei rekna med, svalt dei og leid vondt. Dei var flinke til å hjelpe kvarandre: “Det sosialistiske drag i deres levevis er sterkt fremtredende; den som har mer enn de andre, må dele. Dette prinsipp har gitt seg selv, er livsbetingende for folk som er avhengig av en skiftende jaktlykke.”

Han fekk ein god venn i Antoine frå Villreinetar-stammen som han reiste på mange jaktturar i lag med.

Siste året levde Ingstad åleine på tundraen, i lag med førarhunden Tiger og dei andre hundane sine. Han fann eit lite dalsøkk med nokre grantre ved ei elv og eit lite vatn. Her slo han seg ned for vinteren. Her fekk han god bruk for det han hadde lært om å overleve i Arktis av Hjalmar Dale og Villreinetarane.

Dei fire åra i Canada gjekk mot slutten og Ingstad var på veg til Edmondton i fly. Han såg ned på elva langt der nede:

«Som jeg stirrer ned på flodbåten der den plasker seg fram i all sin gammeldagse klossethet, ser jeg tidsskiftet i skarpt relieff.

Nordlandet har fått sitt varsel. Sivilisasjonen sprenger på fra syd, søker nytt virkefelt for mennesker. Ennå famlende, til den en dag rykker inn med alt sitt: maskiner, fabrikker, røkfylte byer, oppkavede mennesker. - Men villmarkens fred, stillheten i de store skoger, tundraen hvor ulvene hyler sin klage og villreinens millioner beiter omkring, - og indianerne, de få slekter som er tilbake og som ennå fører forfedrenes frie flakkende jegerliv, streifende omkring i ødemarken med kano og hundeslede. - Jeg stirrer efter flodbåten hvis røde, blinkende vannhjul skimtes langt bak oss, og den har plutselig fått all min sympati».

Nokre timar i lag med Hjalmar Dale, Antoine og alle dei andre jegarane, fiskarane, tømmerhoggarane som levde det gamle livet i villmarka for over 80 år sidan er ikkje vekkasta tid. Den nye tida som Helge Ingstad såg kome, har for lenge sidan trengt seg fram i skogane og på tundraen i Nord-Canada.



Helge Ingstad. Pressefoto.

Ei soge frå Veslekari i 1952.

Av Magnus Olai Eidsvoll

Etter at eg slo meg ned i Valdres som meierist i 1953 og fekk meg bil i 1957, har eg stort sett vore på Eidså ei veke i året. Helst i september for å fiske litt.

Då er det garn etter sild og makrell og line etter anna fisk. For det meste har det vorte bra av begge deler.

Alltid har eg hatt god hjelp av Birger Olsen. Han har alltid makrell i frysaren og line hengande klar til bruk. Men først må det eignast.

I egnebua hans er det arbeidsdeling. Birger skjer agn mens eg egnar lina. Då det går fortare med agnskjerjeringa enn egninga, har Birger god tid til å fortelje frå eit langt liv på sjøen og ishavet:

Det er mest heilt slutt med smålinefiske i Syvdefjorden, så vi som set ut ei lita line eingong i året kan ofte fa skikkeleg bra med fisk. Likast er det når ein kan få ei pen kveite eller fleire store torskar. Men steinbit og breikjeft er og bra saker. Det som det er aller mest av er hyse. Det er Anne Marie særleg gla i, for då vert det fiskeball og fiskekaker å lage. Etter ei økt med linedraging og rensing av fisken i støa må ein ha seg ei stund til kvile. Birger har som vanleg ei god historie, og denne gangen er det om "Veslekari" i Vesterisen 1952. Vi hadde gjordi båten og utstyret klart i god tid og var huga på å kome i gang med fangsten. Men som kjent er det fastsett ein dato for fangststart, men vi tok allikevel laust frå Ålesund.

Fram til isen kom vi fire dagar for tidleg, men då vi nærma oss ein odde med mykje sel som nettopp hadde kasta vart lysta til fangst for stor. Vi var åleine så vi gikk i gang med å fangste "Bluback"

Det var litt dønning, og skuta låg ved iskanten. Resultatet var at ishuda i stevnen sprakk opp. Den losna slik at ishuda sprika som fingrane på ei hand. Vi sette i gang med å spikre ishuda fast att til skroget. Først måtte vi få baugen opp ved eit isflak, og så måtte den lettast opp. Dette gjorde vi ved å flytte mest muleg bunkersolje

og utstyr bakover. Deretter drog vi dei 500 skinna vi hadde fått heilt bak på hekken.

Ved dette lufte baugen seg ein del opp, og vi stod på eit isflak og spikra til fingrane var heilt blå. Men huda vart fast.

Dermed tok vi til med fangsten att og fekk mange skinn om bord, men dønningen vart berre større og større, så neste dag var ishuda like sprukken som første dagen. Då måtte vi berre gi opp og gå heimatt.

Vi hadde så vidt starta heimturen då vi vart oppkalla av eit Nordlandsmannskap som sto på isen skutelaus. Båten deira var skrua ned. Desse tok vi med oss på heimturen. Skipperen deira sa då han hørde kor dårleg skuta vår var at han angra på at han vart med oss. Men at skuta vår vart dårleg berga livet både for hans mannskap og vårt.

Det kom dårlege meldingar frå isen dagen etter at vi gikk derfrå. Då vi kom innpå Eggakanten kom det melding på radioen at seks skuter var savna i isen, ingen nødmelding var haurt så dei måtte ha gått rett ned, fort. "Flemsøy" var på leiting mange dagar men såg ikkje spor av båtar. Ikkje ein oljeflekk ein gong var å sjå. Så dei var sporlaust borte.

Det var akkurat i den "odden" vi måtte reise frå som alle forlisa skjedde. Hadde ikkje vi fatt skade og gått derifrå hadde nok vi også ligge på havets botn..

Per Kvien sa det slik ein gong seinare:

"Det var eit Guds under at vi fekk den skaden, om inkje hadde vi vore på botnen".



**SKREDDARSYDDE
PRESENNINGAR**

PLAN Y

PLAN Y AS NO-6082 Gursken NORWAY T: +47 70 02 68 20 F: +47 70 02 68 21 salg@plan.y.no www.plan.y.no

Brandal-konferansen 2012

Sunnmørsk idékonferanse for selfangstnæringa

25. – 26. oktober 2012

Ishavsmuseet på Brandal

Dei store bestandane av sel er ein lite utnytta ressurs. Brandal-konferansen vil først og fremst sette fokus på potensialet for innovativ nytenking innan for fangst, produktutvikling og vidareforedling basert på sel som råstoff. Samtidig er auken av selbestanden ein trussel for andre næringar som fiskeri og oppdrett. Konferansen vil derfor sjå på både muligheiter og utfordringar knytt til ein berekraftig internasjonal forvaltning av selbestandane.

Tema på konferansen vil vere:

- Situasjonen i dagens selfangstnæring
- Oversikt over selfangstnæringa dei ti siste åra
- Moglege konsekvensar ved eit totalt bortfall av sel- og kvalfangst
- Kan ein definere sel og kval som ein trussel mot pelagisk sektor?
- Konsekvensar for dagens plassering av oppdrettsanlegg ved ein eventuell ny selinvasjon
- Forskinga på feitt og protein frå sel dei ti siste åra. Kva seier forskarane no?
- Helsegevinstar ved inntak av selolje og -kjøt
- Kva må til for å auke lønnsmda i selfangstnæringa – presentasjon av ferdige produkt.
- Korleis oppfattar opinionen ute Noreg i høve sel- og kvalfangst? Taper vi på det, som nasjon?
- Kva slags støtteordningar kan vere aktuelle for tiltak og prosjektutvikling innanfor selfangsten?

Påmelding til konferansen til Ishavsmuseet Aarvak, 6062 Brandal. Tlf. 700 92 004
post@ishavsmuseet.no

Deltakaravgift kr. 950,- inkl. lunsj to dagar og middag torsdag 25. Samt kaffi og kaffimat.

Velkomne til Brandal.

Plukkfangst:

Det er no klart at grønlandskvalen, det nest største av alle levande pattedyr på jorda, berre blåkvalen er større, har overlevd i Arktis, og det ser ut for at den vil klare seg godt framover. Frå 1940 til 1980 vart det gjort berre tre – 3 – observasjonar av denne kjempa som kan vege meir enn 100 tonn og som kan verte minst 200 år gammal. I perioden 1981 til 2010 vart det sett heile 43 individ i Svalbardområdet / Framstretet. Og ved hjelp av lyttebøyer har forskarar frå Norsk Polarinstitutt identifisert heile 60 ulike kvalsongar, ein «songkunnskap» som er heilt unik blant pattedyr, bortsett frå hos oss menneske. Om det er 60 kvalar som syng eller om det er ein eller fleire kvalar som kan mange songar, det veit ein ikkje ennå.

(HH – Svalbardposten 20.07.12)

Dei tre barnehagane og skulen i Longyearbyen og har kvar fått løyve av Sysselmannen til å felle to reinsdyr kvar i haust. Miljølære, naturfag og matstell i praksis.

(HH – Svalbardposten 03.08.12)

Vil du fylgje med i kva som skjer på Grønland, så kan det vere lurt å melde seg inn i Det Grønlandske Selskab og få tilsendt tidsskriftet GRØNLAND. Gå inn på www.groenlandselskab.dk så finn du ut meir. Og vil du halde deg orientert om dagleg liv på Svalbard, så ta eit abonnement på SVALBARDPOSTEN, www.svalbardposten.no. (HH)

Sommaren 2004 fann professor Olafur Ingolfsson eit gammalt kjevebein frå ein isbjørn på Prins Karls Forland. Kjeven er no aldersbestemt og funnen å vere om lag 115.000 år gammal.

(HH – Svalbardposten 27.07.12)

Med Havfruen i 1906

Knut Vartdal, som var fangstmann på «Havfruen» i 1906, har fortalt denne saga om ein av dei kortaste fangstturane som nokonsinne har vorte gjort frå Sunnmøre.

Den 28 april 1906 gjekk «Havfruen», «Sjøblomsten», «Gunhild», «Rapp» og «Isrypen» frå Ålesund til Vesterisen. Den 14 mai kom vi over ein selflokk som låg på isen. Dei fem selfangarane gjekk i samfangst og gjorde klar til fangst om morgonen kl 6.- Alle dei lo skyttarane frå dei fem skutene med fangstmennene sine gjekk i fangstbåtane og rodde til flaket. Då dei kom til kanten av isstrimelen som selen låg på, synt det seg at heile isstrimmelen om natta hadde frose saman til ei heil isflore. Det var på grunn av smult hav og sterk kulde. Selen låg då midt inne på denne flora og hadde ikkje ringaste høve til å koma til sjøs.- Då fangstfolka vart klar over dette, gjekk alle mann på isen. Dei drog båtane opp på flora og gjekk med gevær og hakkapikar mot selflokken. Fyrst vart all ammunisjonen brukt opp. Då det ikkje var meir att av han, gjekk alle mann i gang med å slå i hel selen med hakkapikar.

Då klokka var 3 om ettermiddagen, var kvar einaste sel drepen.

Vi rekna med at det i alt var 12-15000 sel.

Etter at fangstfolka hadde vore ombord i fartya og fått seg mat, gjekk dei igang med å flå og drage fengda ombord. Det vart no noke dønning inngjennom isen og flora der selane låg, vart broten sund. På denne måten kunne fangstfartøya koma inn dit vi arbeidde og det letta mykje på når vi skulle taka skinna ombord. Men samstundes førde det også til at mykje av selen og dei flådde selskinna gjekk gjennom i isen og kom bort.

Vi arbeidde med å flå og å lasta inn til 17 mai.

Då var alle fem fartya fullasta oppunder lukene og vi tok fatt på heimturen.

Den 23 mai kom vi til Ålesund med fem fullasta skuter. Heile fengda av det som vart berga av oss, var 7000 dyr. Noko av det som låg att etter oss, tok seinare andre selfangarar opp, men mykje gjekk tapt då isen brotna opp.



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. Blåbærerekstrakten er også betennelsesdempande. 1-2 kapslar dagleg.



Polarolje®

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

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

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

Forbrukarkontakt/produsent:

Polargodt AS

6070 Tjørvåg, tlf 70 08 42 62 - fax 70 08 42 63
 Arnfinn mobil: 906 60 438
 arnfinn@polargodt.no
 www.polargodt.no