

ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner

Nr. 4/ 2007 desember 9. årgang, kr. 40,-



I denne utgåva av Isflaket:

Svalbardopplevelser

Trapper Song

Stubbar

Frå ruffen

Blod – Ei historie frå Grønland

Skuter som forliste – Polarbjørn

Nytt frå Ishavsmuseet

Selfangst på lærarskulen

Frå bokhylla – Helge Ingstad

ISFLAKET

Redaksjon:

Redaktør Finn Sindre Eliassen, e-post finn.sindre.eliasen@alesund.folkebibl.no

Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

Polarlegende i storform på Ishavsmuseet

Onsdag 17. oktober heldt eventyraren Per Johnson foredrag om opplevingane sine i nordområda her på Ishavsmuseet. Det vart ei oppleving tilhøyrarane i ein fullsett sal seint gløymer. Vi har ein nærmare omtale av foredraget i dette nummeret av Isflaket.

Landmålaren Gunnar Heltne som voks opp i Hjørungavåg, var i 1987 på Svalbard på oppdrag for Statens kartverk. Målet var å avslutte eit større arbeid for å kartlegge jorda sitt tyngdefelt i Svalbard-området. Gruppa hadde base i Kinnvika på Nordaustlandet. Dei vart utsette for ei dramatisk helikopterulykke på Åsgårdsbreen der geodet Åge Midtsundstad som leia kartleggingsarbeidet, tragisk nok miste livet. Gunnar Heltne har skrive ein artikkel for oss om denne ekspedisjonen.

I den faste kommentarspalten *Frå ruffen* er det denne gongen Jostein Hovland som har ordet. Han skriv om klimaendringane som no er eit dokumentert faktum, nærmere bestemt issmeltinga i Arktis. Hovland har ei høne å plukke med dei som meiner at klimændringane er menneskeskapte.

Helge Ingstad er ein av dei store polarskribentane som mange forståeleg nok set høgt. Han har skrive bøker som vil bli lesne lenge. Kanskje så lenge bøker blir lesne i det heile. I den faste spalten *Frå bokhylla* – der vi omtalar bøker som gjerne har nokre år på baken - tek Sigbjørn K. Rosbach Røren fram ei av dei store Ingstad-bøkene, nemleg den om apasjeindiarane i Nord-Amerika. Boka kom ut i 1939 og har tittelen *Apache-indianerne: Jakten på den tapte stamme*.

Vi har med to bidrag som vi har fått tilsendt av Ivar Ytreland i Drøbak. Det eine er ein fangstmannssong -Trapper Song – som Ivar lærde då han var fangstmann på Grønland like etter krigen. I det andre skildrar han ei oppleving i fangsthytta der borte i 1946. Vidare har vi leitt opp ein artikkel Peder E.P. Brandal skreiv om åra sine på ishavet. Som mange vil hugse, var han med Floren-ekspedisjonen til Nordaust-Grønland i 1908-09. Vi hadde ein artikkel om den i det førre nummeret av Isflaket.

Denne gongen er vi komne til hendinga då *Polarbjørn* tok fyr og sokk ved New Foundland den 16. april 1949 i serien *Skuter som forliste*. Mannskapet vart tekne om bord i *Herøyfjord* som forliste under dramatiske omstende då ho kom inn til norskekysten. Vi trykkjer her sjøforklaringa etter *Polarbjørn* sitt forlis, som Sigbjørn K. Rosbach Røren har funne fram i arkiva.

Dersom historiene, anekdotene eller stubbane - kjært barn har mange namn - manglar i bladet, så er det ikkje bra. Denne gongen manglar dei ikkje. Nokre ord om den eine. Etter avtale med Rolf O. Klepp i Volda har vi fått bruke ei historie han publiserte i ei bok frå 1992 med tittelen -*Du store tid. Historia heiter Selfangst på lærarskulen*.

Redaksjonen i Isflaket ønskjer dei som skriv for bladet - og dei som les det, ei retteleg god jul og eit godt nyttår!

Brandal 28.11.2007 Helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør.

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Svalbardopplevelser.

Av Gunnar Heltne

Etter forespørsel fra bladet "Isflaket" i Brandal har jeg takka ja til å sette ord på noen av mine opplevelser i samband med en sommerjobb, der jeg var med som assistent, for Statens kartverk på nordre del av Svalbard i august 1987.

Jeg har i tillegg i tillegg til opplevelsene fra 1987, avslutningsvis også tatt med noen setninger om en ferietur til Svalbard med "Hurtigruta" i august 1982.

I tillegg har jeg også inkludert en del faktaopplysninger om Svalbard.

Jeg har jobba som landmåler størstedelen av mitt yrkesaktive liv og var bosatt i Hjørungavåg, 8 km sør for Brandal, fra jeg var 15 til jeg var 25 år (1969-1980).

Statens kartverk (tidligere Norges geografiske oppmåling) skulle sommeren 1987 avslutte et større kartleggingsarbeid av jordas tyngdefelt i Svalbardområdet.

Dette arbeidet ble leda av geodet Åge Midtsundstad i Statens kartverk som hadde flere målesesonger på Svalbard bak seg.

Feltdelen av dette arbeidet gikk ut på å måle tyngdekrafa i ulike posisjoner på Nord-Spitsbergen og Nordaustlandet. Nord-Spitsbergen er den nordligste delen av den største øya på Svalbard.

Alle disse målingene skulle foregå i breområder og størstedelen av målingene skulle foregå på Austfonna og Vestfonna på Nordaustlandet.

I den sammenheng kan det nevnes at størrelsen på Austfonna er om lag 8200 kvadratkilometer. Arealmessig er det den største breen i Europa (nest størst i volum) og den åttendestørste breen i verden. Det er i den forbindelse naturlig å påpeke at Grønland regnes som en del av Nord-Amerika til tross for at øya er underlagt Danmark.

Et lite menneske føler seg ikke storvokst på Austfonna, som er relativt flat med forholdsvis små høydeforskjeller. Dersom skodda i tillegg legger seg over det mektige og ensformige landskapet blir effekten ytterligere forsterka. Alt blir gråhvitt.

Tyngdekrafa på jordoverflata varierer med terrengpunktets høyde og terrengpunktets underlag (fjell, jord, isbre m.v.). Dersom terrengpunktet er å finne på en isbre kan tyngdekrafa i målepunktet også fortelle noe om hvor tjukk isen er i den målte posisjonen.

Instrumentet som skulle brukes til å måle tyngdekrafa i de ulike målepunkta på Svalbard i 1987 var et såkalt "gravimeter" og punktas ulike posisjoner skulle bestemmes ved hjelp av satelittposisjonering ("GPS" = "Global Positioning System" = "globalt posisjoneringssystem").

Transporten mellom de ulike målepunkta skulle foretas ved hjelp av et helikopter av type "AS350 Ecureille". Denne helikoptertypen er produsert av "Eurocopter" i Frankrike og har plass til 5 personer i tillegg til pilot. "Ecureille" er for øvrig fransk og betyr "ekorn".

Lørdag 8. august 1987 ankom feltgruppa på 6 mann til Longyearbyen. Pilot og mekaniker ankom Svalbard med det omtalte helikopteret. Statens kartverk sine 4 mann, ledet av Åge Midtsundstad, ankom med fly fra Oslo via Tromsø. Foruten Åge Midtsundstad og undertegnede bestod gruppa fra Kartverket av Knut Gjerde og Svein Rekkedal.

I Longyearbyen ble vi boende et par dager i en "brakkerigg", kalt "Lufthavnhotellet", for å bunkre og gjøre de siste forberedelser før vi dro videre til basestasjonen i Kinnvika på Nordaustlandet på 80 grader og 10 minutt nordlig bredde.

En del nødvendig utstyr, samt lange og grove Svalbardbrød med lang holdbarhet, ble lasta om bord. Annen proviant var kjøpt i Norge og var tatt med derfra. Drivstoff-fat og en del annet

nödvändig utstyr var frakta opp til Kinnvika på forhånd.

På grunn av mye last måtte helikopteret fly to turer til Kinnvika. To mann og last ble flydd opp den ene dagen og dagen etter fulgte restgruppa på 4 mann sammen med resterende last. Jeg var med i den siste gruppa. Helikopteret fløy nordover fra flyplassen over Isfjorden og Kapp Wijk, så videre langs Billefjorden og over den russiske gruvebyen "Pyramiden" før deretter å fly over land til sørenden av Wijdefjorden.



Artikkelforfattaren på vakt i Kinnvika.

På Kapp Wijk stod den fastboende Svalbardveteranen, bergenser og fangstmannen Harald Soleim og vinket til oss.

Da vi var i området ved sørenden av Wijdefjorden observerte vi Svalbards to høgste fjelltopper på styrbord side – Newtontoppen (1713 m.o.h.) og Perriertoppen (1712 m.o.h.). Helikopterkursen gikk så videre langs Wijdefjorden og deretter over Hinlopenstredet til Kinnvika på Storsteinhalvøya, vest på Nordaustlandet.

De 10 bygningene i Kinnvika ble bygd i 1957 i samband med den finsk-svenske forskningsekspedisjonen i "Det internasjonale geofysiske år (IGY) 1957-58".

De sølvgrå bygningene gav inntrykk av å være en naturlig del av landskapet omkring.

Typisk nok var en finsk sauna blant de første bygningene som ble oppført i Kinnvika sommeren 1957. Denne saunaen ble satt i stand igjen og brukt av 6-mannsgruppa i 1987.

Vi målte temperaturen i saunaen til mer enn 100 grader Celsius og en gang ble saunaoppholdet etterfulgt av rulling i nysnøen utenfor med påfølgende avriving i havet.

Akkurat da var det greit at isbjørnen ikke kom til dekka bord med levende "hot dogs".

Nysnøen ble for øvrig kun liggende i et par dager.

Brensel til saunaen var drivtømmer fra de store russiske elvene som renner ut i havet på kysten av Nord-Russland.

Vi brukte først og fremst to bygninger i Kinnvika blant bygningsmassen på totalt 10 bygninger – en bygning til soving og en annen bygning til matlaging, eting, skriving, radiosamband m.m..

Den sistnevnte bygningen hadde proviantlager, kokemuligheter, vedovn og vinduer. Sovebygningen hadde pyramidetak og var uten vinduer.

Mangel på vinduer, og dermed lys, ble løst ved hjelp av et medbragt aggregat.

Utendørsområdet mellom "provianthytta" og "sovehytta" ble inngjerda ved hjelp av ståltråd som var festa til trestikker med påmonterte knallskudd for varsling av eventuelle nærgående isbjørner.

Uansett hvor vi bevega oss utendørs så hadde vi mauseren på skuldra. Dette fordi vi aldri kunne vite når en isbjørn kunne dukke opp. Bjørnen kunne være der som ved et trylleslag. Det var alltid like spennende å være førstemann ut av den vindusløse sovehytta om morgen. Fra helikopteret ble det for øvrig observert isbjørn på Nordaustlandet, ca 15 km sørøst for Kinn-vika.

Hele bygningsmassen i Kinnvika ligger på ei flat tundraslette ved foten av Kinnberget (130 m.o.h.). Ferskvann ble henta i tomme 200 liters drivstoff-fat fra småvann i nærområdet. Fata

ble fylt opp manuelt for deretter å bli frakta med helikopter til leiren. Helikopteret ble også brukt til å frakte det russiske drivtømmeret fra strandkanten og opp i leiren. Ved hjelp av motorsag og øks hadde vi dermed mye ved til fyring.

Utenfor ”sovehytta” hadde vi montert opp et medbragt dusjkabinett. Behov for varmtvann ble løst ved å fyre opp direkte under et drivstoff-fat fylt med ferskvann.

De hygieniske og sanitære forholda i Kinnvika i 1987 var med andre ord på topp.



«Sovehytta»

For at tyngdemålingene på isbreene skulle kunne gjennomføres måtte værforholda være skikka til det. I praksis vil det si at det ikke kunne være særlig overskya. Det burde helst være klarvær og sol. Dette for å være i stand til å se konturene i breen og for bedre å kunne vurdere avstander. Særlig var helikopterets avstand (høgde) over breen viktig.

I overskya vær blir alt hvitt. Alt går da i ett – breen, horisonten og himmelen.

Den aktuelle jobben var med andre ord farlig og vanskelig i overskya vær, for ikke å si umulig.

Augustværet på Svalbard er statistisk sett svært bra med mye klarværsdager. Midnattsola er dessuten fortsatt en realitet på Nordaustlandet i august.

Den dagen vi ankom Kinnvika var det bra vær, men allerede dagen etterpå ble det overskya. Og overskya vær var den triste virkeligheten i de påfølgende to ukene.

I tillegg var satellittsituasjonen slik i Svalbardområdet i 1987 at det kun var mulig å GPS- posisjonere (måle) i et begrensa antall av døgnets 24 timer.

Ventetida på godværet ble nytta på best mulig måte. Værhindringsdagene ble fylt opp med ulike typer arbeid – som for eksempel måleforberedelser, utstyrskontroll, vedlikeholds- og restaureringsarbeid i leiren (jfr. istandsetting av gammel sauna fra 1957), vedhogst, vannhenting, matlaging, dagbokskriving og daglig radiosamband med ”Polarinstituttet på Svalbard” gjennom den såkalte ”Ni-timen” på kvelden. Fra klokka 9 (21) kalte ”Polarinstituttet” opp alle stasjoneringer rundt om på Svalbard for å få rapport om tingenes tilstand. Det var en viktig og nødvendig sikkerhetskontroll som i 1987 hadde pågått i mange år allerede.

I 1987 ble ”Ni-timen” ledet av Tor Siggerud, en veteran i ”Polarinstituttet”.

Værhindringsperioden inkluderte også besøk til toppen av Kinnberget (130 m.o.h.) og Ruudhytta. Hele tida med mauseren på skuldra.

Kinnberget er den nærmeste fjellknausen aust for Kinnvika.

Ruud-hytta, som ligger noen få kilometer vest for Kinnvika, ble bygd av Odd Ivar Ruud som var fangstmann på Svalbard i perioden 1967-1973.

Isbjørnen ble for øvrig freda på Svalbard fra år 1973.

I Kinnvika observerte vi dessuten mange eksemplarer av Svalbardvalmua, også kalt Svalbards ”nasjonalblomst”. Den vakre blomsten så nesten ut til å vokse rett opp av gråsteinen.

Den 14. august 1987, på Svalbards ”nasjonaldag”, fikk vi besøk av sysselmann Leif Eldring og kona hans, i følge med et par sysselmannsbetjenter. De ankom Kinnvika med selfangstskuta ”Polarstar”, som på den tida var sysselmannsbåt.

Brandalsskuta ”Polarstar” hadde ankra opp et stykke ute i vika og sysselmannen med følge kom i land med lettbåt. Vi fikk et trivelig møte med sysselmannen og hans folk i ”provianthytta”. Det ble servert kaffe og noe å bite i og praten gikk lett.

Mellom ulike temaer dukket det også opp et spørsmål om hva som er Svalbards nordligste øy. En av sysselmannsbetjentene lurte nemlig på det. Her tillot vi (ekspertisen fra Kartverket) oss å korrigere sysselmannen og hans folk ved å presisere at Rossøya er Svalbards nordligste øy, og ikke Vesle-Tavløya. Sysselmannen kommenterte deretter det hele med glimt i øyet på følgende måte: ”Ja, men Rossøya er jo så liten!”

Både Rossøya og Vesle-Tavløya er en del av øygruppa ”Sjuøyane”.

Møtet i ”provianthytta” i Kinnvika på Svalbards ”nasjonaldag” er et trivelig minne.

Den såkalte Svalbards ”nasjonaldag” – 14. august – stammer fra 14. august 1925, da Norge formelt fikk suverenitet over Svalbard.

Svalbard var et område som opprinnelig ikke hørte til noen nasjon og der alle høstet av de rike naturressursene. Behovet for en regulerende myndighet ble påtrengende tidlig på 1900-tallet da det oppstod en rekke konflikter, blant annet om retten til funn og retten til kullfelt.

Som en del av oppgjøret etter første verdenskrig ble Svalbard underlagt kongeriket Norge gjennom Svalbardtraktaten (Paris-traktaten) som ble underskrevet i Paris 9. februar 1920.

Traktaten gir Norge full og uinnskrenket høyhetsrett (suverenitet) over Svalbard ut til territorialgrensa. Traktaten fastsetter også at det tilkommer Norge å håndheve eller fastsette passende forholdsregler for å sikre miljøet på Svalbard.

Traktaten trådte i kraft 14. august 1925 etter å ha blitt godkjent av Stortinget i Norge.

14. august blir derfor omtalt som en slags ”nasjonaldag” for Svalbard.

Sysselmannen på Svalbard skal påse at Norges rettigheter og forpliktelser etter Svalbardtraktaten overholdes. Sysselmannen er den norske regjerings øverste representant på øygruppa og fungerer blant annet som fylkesmann og politimester. Alle nasjoner som har undertegna Svalbardtraktaten skal være garantert lik behandling når det gjelder økonomisk virksomhet på Svalbard.

Den første sysselmannen på Svalbard var Edvard Lassen, som var sysselmann en kort periode i 1925. Helge Ingstad (1899-2001) var den femte sysselmannen på Svalbard i perioden 1933-1935. Han var også sysselmann i Eirik Raudes land på Aust-Grønland i perioden 1932-1933. 5. april 1933 måtte Norge trekke seg ut av Eirik Raudes land på Aust-Grønland etter å ha tapt saken om området mot Danmark ved ”Den internasjonale domstolen” i Haag. Eirik Raudes land, ved Myggbukta, hadde vært okkupert av Norge siden 27. juni 1931. Den norske regjeringa stadfestet denne okkupasjonen 10. juli 1931.

Fram til høsten 2007 har det vært 21 ulike sysselmenn på Svalbard. Kun en av disse har vært sysselmann i 2 perioder – Leif T. Eldring. Eldring var sysselmann i periodene 1974-1978 og 1986-1991. Sysselmannen nå i 2007 heter Per Sefland. Han har vært sysselmann siden 2005.

Etter at dårlig sikt, ”flatt” lys og dårlige helikopterforhold hadde dominert værsituasjonen de første to ukene av oppholdet vårt i Kinnvika ble det etter hvert gode værforhold i løpet av lørdag 22. august.

Tidlig på kvelden denne lørdagen ble det derfor besluttet å dra ut med helikopteret for å få gjennomført noe målearbeid. Helikopteret med 4 mann om bord dro ut i 19-20-tida på kvelden. Tilbake i leiren i Kinnvika var Knut Gjerde og jeg.

Vi to som var igjen i Kinnvika visste at satelittsituasjonen for 22. – 23. august gav gode GPS-måleforhold i området utover kvelden og fram til ei god stund over midnatt.

Derfor ventet vi ikke helikopteret tilbake til leiren med det første. Dette på bakgrunn av at vi også visste omtrent hvor lang flytid det var til og fra det området helikopteret etter planen skulle ferdes i.

I leiren ble første delen kvelden brukt til rutinemessig leirarbeid, inkludert oppfylling av ferskvann i drivstoff-fat og radiosamband til Polarinstituttets faste kveldsmagasin "Ni-timen". Deretter dro vi til "sovehytta" og begynte å lese i hver vår bok. Ingen av oss klarte å sove.

Da tidspunktet for antatt helikopteretur nærmet seg sto vi begge opp og gikk til "provianthytta", der også sambandsutstyret befant seg.

Da helikopteret ikke var returnert klokka 0130 begynte vi å bli urolige for at noe uforutsett kunne ha skjedd og vi kalte derfor opp Svalbard Radio som umiddelbart meddelte følgende: "Beklager havari! Beklager havari! Vent på nærmere beskjed!"

Dette var selvsagt en sjokkmelding som rystet oss kraftig.

Litt seinere kalte Svalbard Radio oss opp for å få bekreftet navnene på de 4 personene som var om bord i helikopteret. Jeg husker at vi for sikkerhets skyld måtte stave navnene på grunn av noe dårlig samband. Omkring klokka 0300 ble Kinnvika på nytt kalt opp av Svalbard Radio som meddelte følgende: "Helikopterhavari på Åsgårdsbreen – tre funnet, en ikke funnet!" Vi spurte deretter: "Hvordan er tilstanden for de tre som er funnet?" Vi fikk da følgende svar: "Det kan vi etter hvert komme tilbake til når dere blir hentet med et helikopter i morgen formiddag". Kinnvika spurte så: "Er det all informasjon dere kan gi oss?" Svar: "Det er all informasjon vi kan gi dere".

Vi svarte så "takk", skrudde av radioen og begynte straks å pakke utstyr. Deretter ble leiren klargjort for oppbrudd. Klokka viste da, etter det jeg kan huske, 0330.

Den informasjonen vi mottok fra Svalbard Radio om helikoptercrashet oppfattet vi begge dit hen at de 3 som var funnet alle var døde. Med dette som bakgrunn fant vi det mest naturlig å begynne å sortere utstyr og pakke. Dette fordi vi i vår sjokktilstand ikke var i stand til å sove samt at fysisk arbeid var vår beste terapi og også fordi de nevnte gjøremåla var noe som måtte gjennomføres i nærmeste framtid uansett. Jeg husker at det ikke ble sagt mange orda denne natta etter klokka 0330. Det ble jobba kontinuerlig.

Utover natta ble været bedre og bedre. Dette godværet med klar sikt skulle etter hvert vise seg å dominere store deler av den kommende 2-ukers-perioden.

Denne godværperioden hadde trolig vært tilstrekkelig til å få gjennomført og avslutta Kartverkets planlagte målejobb på Svalbard denne sommeren. Men slik gikk det ikke. Sånn kan livet være.

Årsaken til helikoptercrashet, som skjedde omkring klokka 23, var såkalt "white-out". Det skjedde i overskya vær med "flatt" lys over Åsgårdsbreen på Nord-Spitsbergen. Under slike forhold blir en nærmest "snøblind".

Like i forkant av ulykka ble det svært vanskelig å vurdere avstanden til isbreen fra helikopteret. Mannskapet bestemte seg derfor raskt for å returnere tilbake til basen i Kinnvika.

Akkurat da helikopteret var i ferd med å forlate posisjonen over Åsgårdsbreen for å dra tilbake til basen hekta den ene "skidden" (meien) fast i isbreen og helikopteret styrtet.

Gruppelederen Åge Midtsundstad, opprinnelig fra Våler i Solør, omkom i ulykka. De øvrige 3 personene i helikopteret ble kraftig mørbanka, men overlevde.

Det viste seg seinere at på det tidspunktet da Svalbard Radio informerte oss i Kinnvika om ulykka så hadde de bare i kort tid kjent til at 3 mann var observert oppe på breen. Svalbard Radio hadde dessuten ikke fått spesifisert om disse 3 personene var i live eller ikke. Dette var all kunnskap Svalbard Radio hadde om saken da de snakka med oss på natta. Vi to som mottok meldinga i Kinnvika klarte å misforstå og tolke den på vår egen måte. Vi synes i ettertid at ikke det var så veldig rart, samtidig som vi ikke kan klandre Svalbard Radio for misforståelsen.

I timene etter ulykkesbeskjeden fra Svalbard Radio, mens vi pakka ned i Kinnvikaleiren, hadde vi stadige nærbesøk av polarrev. Dersom det da også hadde kommet inn en isbjørn på arenaen så vet jeg nesten ikke om jeg hadde reagert noe særlig på det. Såpass apatisk, likegyldig og prega føltes jeg å være etter å ha mottatt ulykkesbeskjeden. Jeg hadde inntrykk av at Knut hadde det på omtrent samme måten.

Et sysselmannshelikopter med to personer om bord landa ved Kinnvikaleiren ca. klokka 11 om formiddagen, dagen etter ulykka. Sjøl sto jeg akkurat da på taket av "provianthytta" og kobla ned radioantenna.

De to karene stoppet ved siden av "provianthytta" og nikket til oss, og vi nikket tilbake. Da sa den ene av karene: "Dere vet vel hva som har skjedd?" Da husker jeg at jeg svarte tilbake: "Vi tror vi vet hva som har skjedd".

Sysselmannsbetjenten sa da: "Åge er død. De tre andre er på sjukestua i Longyearbyen og har det etter forholdene bra".

Vi var selvfølgelig kolossalt letta og kjempeglade over at tre av våre arbeidskamerater hadde overlevd og at disse, etter forholdene, hadde det bra. Denne delen av beskjeden var jo fantastisk positiv og overraskende sammenligna med hva vi hadde gått og trodd. Den andre delen av beskjeden gjorde oss likevel svært triste, fordi den var en endelig bekreftelse på at Åge Midtsundstad var død. Dette var det fryktelig for oss å høre.

Før vi ble med helikopteret tilbake til Longyearbyen inviterte vi våre to gjester på kaffe i "provianthytta". Det ble ikke pratet mye under denne kaffeøkta. Det var ikke behov for det. Vi hadde felles tanker i hodet.

Da vi kom til Longyearbyen dro vi rett opp til sjukestua for å besøke våre tre arbeidskamerater. Det ble et følelseslada gjensyn.

Seinere ble vi også invitert til et møte med sysselmann Eldring på sysselmannskontoret.

Der ble vi tatt svært godt imot.

Et par dager seinere dro vi med helikopter tilbake til Kinnvika, med innlagt mellomlanding ved helikoptervaket på Åsgårdsbreen. Der observerte vi et maltraktiert helikopter og vi synes egentlig at det var rart at 3 mann hadde overlevd.

Den brearmen på Åsgårdsbreen der ulykka skjedde har i ettertid fått navnet Midtsundstadbreen.

Med på denne helikopterten tilbake til Kinnvika var blant andre også et par avdelingsledere fra Statens kartverk som var kommet nordover etter ulykka.

På en liten fjellknaus i utkanten av breen, ikke langt fra ulykkesstedet, ble det bygd en liten steinvarde. Seinere har denne varden blitt forbedra og fått påmontert ei inngravert minneplate. Det ble også tatt med en stein fra Kinnvika som i dag er plassert, med inskripsjon på, i foajeen i Kartverksbygget på Hønefoss.

I Kinnvika hentet vi gjenværende utstyr. Vi så også til at leiren ble etterlatt mest mulig slik den var før vår ankomst mer enn 2 uker tidligere. Mens vi var i Kinnvika fikk vi besøk av sysselmannsbåten "Polarstar". Blant det faste mannskapet på 8 var flere fra Hareidlandet. Det

var jo ikke så unaturlig siden skuta hørte heime i Brandal. Mannskapet fra Hareidlandet bestod blant andre av skipper Johan L. Holstad, maskinist Johan Gjerde, matros Idar Overå og matros Jan Morten Bjerknes. De tre førstnevnte var bosatt i Hjørungavåg og jeg kjente dem alle fra før. Jeg ble derfor invitert om bord. "Polarstar" skulle seinere på dagen gå fra Kinnvika til Mosselbukta der den skulle ankre opp og vente på at et stort helikopter skulle frakte helikoptervraket fra Åsgårdsbreen til helikopterdekket på "Polarstar". Deretter skulle "Polarstar" frakte helikoptervraket til Longyearbyen.

Etter ei stund om bord ble jeg invitert til å bli med "Polarstar" som passasjer fra Kinnvika til Longyearbyen dersom sysselmannskontoret gav klarsignal til det. Klarsignal ble gitt og de tilstedevarende representantene for Statens kartverk hadde heller ingen innvendinger.

Det lot seg gjøre for meg å bli med "Polarstar", fordi Kartverksgruppa skulle forlate Longyearbyen med fly tilstrekkelig mange dager seinere.

"Polarstar" var fram til da et like greit oppholdssted for meg som Longyearbyen.

Utpå dagen dro "Polarstar" fra Kinnvika til Mosselbukta, på austsida av innløpet til Wijdefjorden, med meg om bord.

"Polarstar" ankra opp noen hundre meter utenfor hytta inne i Mosselbukta. Mosselbukta ligger rett nord for ulykkesstedet som var på nordre del av Ågårdsbreen.

Da "Polarstar" ankom Mosselbukta var det umulige flyforhold i fjellet med lokal skodde over ulykkesområdet. "Polarstar" ble derfor liggende på vent i om lag et par døgn før værforholda tillot at helikoptervraket kunne flys fra breen og ned på helikopterdekket.

Ventetida ble blant annet brukt til å sette ut 3 garn i et par små innsjøer inne på land.

Johan Gjerde, Jan Morten Bjerknes og jeg dro med gummibåten (letbodyen) til land et stykke sørvest for hytta i Mosselbukta. Vi gikk et stykke innover land til to innsjøer (vann) der garna ble satt ut. Innsjøene var såpass grunne at det gikk an å vade ut med garna, dersom en var iført overlevelsedrakt (tørdrakt). Jan Morten hadde på seg ei slik drakt. Etter å ha satt ut garna i kveldinga dro vi tilbake til "Polarstar" for å vente til neste morgen med å dra garna.

Neste morgen var samme trioen tidlig oppe og dro tilbake til de to innsjøene (vanna).

Garna viste seg å være fulle av kjempefin Svalbardrøye. Fisken var feit og fin og knallrød i kjøttet.

Da vi kom tilbake til
"Polarstar"
overleverte vi
fangsten til stuerten.
Han omgjorde
momentant den
planlagte
middagsmenyen og
annonserte
Svalbardrøye med
rømmesaus som
dagens rett.
Dette
middagsmåltidet
kommer høgt opp på
min private
"adelskalender" når
det gjelder
velsmakende måltider.



Johan Gjerde og Jan Morten Bjerknes drar garn.

I det hele tatt var maten om bord på "Polarstar" fabelaktig god.

Når det er sagt må jeg også raskt legge til at maten vi åt i leiren i Kinnvika heller ikke var å forakte.

Da vi kom opp igjen på dekk etter å ha overlevert fangsten til stuerten ble Jan Morten oppmerksom på en isbjørn som svømte mellom skuta og hytta i Mosselbukta.

Jan Morten spurte om jeg hadde lyst til å ta isbjørnen i nærmere øyesyn. Det hadde jeg selv-følgelig og vi tok gummibåten og dro ut mot isbjørnen. Da vi kom fram kjørte vi i en sirkel rundt bjørnen med en radius på om lag 5 meter. Isbjørnen reiste seg da opp i sjøen noen sekunder for å ta en nærmere kikk på oss. Mens den gjorde dette foretok den et par kraftige utpust. Deretter la den på svøm og så seg ikke tilbake.



Jeg hadde kun 2 bilder igjen på filmen i kameraet og fikk et skikkelig blinkskudd av bjørnen da den reiste seg i sjøen. Akkurat da var jeg glad for at gummibåten ikke fikk motorstopp.

Etter møtet med isbjørnen dro vi inn til Mosselbukta der en sysselmannsbetjent befant seg sammen med en mann og ei dame. Mannen og dama skulle etter planen overvinstre i Mosselbukthytta. Betjenten gav oss kjeft fordi vi hadde stressa isbjørnen ved å kjøre for nært inn på den. Da fortalte Jan Morten at kona til sysselmannen hadde gjort det samme uten at sysselmannen hadde reagert. Da stussa betjenten litt før han utbasunerte at det spilte ingen rolle.

Etter nærmere to dagers venting ved Mosselbukta letta skodda over Åsgårdsbreen og helikoptervaket ble frakta ned til helikopterdekket på "Polarstar" ved hjelp av et stort helikopter av type "Bell".

Deretter starta ferden videre, via Smeerenburgfjorden og forbi Prins Karls Forland og Ny-Ålesund, til Longyearbyen.

Smeerenburgfjorden ligger på innsida av (austafor) Amsterdamsøya og Danskeøya og er flere steder svært grunn. I 1987 fantes det ikke skikkelige draft for området ved Smeerenburgfjorden, men skipper Johan Holstad, som hadde en fantastisk god lokalkunnskap om farvannet rundt Svalbard, førte skuta trygt gjennom fjorden. Flere steder måtte skuta seile "sikk-sakk" for å unngå grunnene.

Hollendernes by Smeerenburg lå ved Smeerenburgfjorden på Amsterdamsøya.

Byen ble etablert omkring 1620 og var hovedbasen for nederlandske hvalfangst ved Svalbard på 1600-tallet. "Smeerenburg" betyr "spekkbyen" og på 1600-tallet var det en livlig og aktiv by. Byens storhetstid tok slutt omkring 1670. Tranproduksjon var den viktigste årsaken til hvalfangsten.

I området ved Smeerenburg er det registrert 101 graver til menn som mistet livet i forbindelse med hvalfangsten. Mange døde av skjørbusk.

Da "Polarstar" seilte gjennom Smeerenburgfjorden, i svært rolig sjø, rundt midnatt, natt til 28. august 1987, sto jeg på brua i lag med skipper Johan Holstad. Det er for meg et minne for livet.

Mens vi seilte gjennom fjorden fortalte Johan meg at han noen få år tidligere hadde vært med på å plukke opp flere trekister med døde hollendere fra Smeerenburgsamfunnet på 1600-tallet. Trekistene ble i si tid kun steinsatt da tundraen gjorde det umulig å grave graver. Johan fortalte om den spesielle stemninga som rådde under det særegne arbeidet med å samle inn kistene. Kistene ble etter hvert frakta tilbake dit de kom fra og steinsatt på nytt.

På Nordvest-Spitsbergen fins de mest kjente varme kildene på Svalbard. Disse ligger i og like sør for Bockfjorden og kalles Trollkjeldene og Jotunkjeldene.

Bockfjorden er en vestlig fjordarm av Woodfjorden og ligger et stykke sørvest for Gråhuken. Gråhuken ligger på neset mellom Wijdefjorden og Woodfjorden, ved innløpet til begge fjordene.

Den største øya på Svalbard, Spitsbergen, ble tidligere kalt Vest-Spitsbergen. Det var den gangen da navnet Spitsbergen var ensbetydende med navnet Svalbard. Svalbard er gammelnorsk og betyr ”landet med de kalde kyster”.

Nederlenderen Willem Barents (1549-1597) gav øygruppa navnet Spitsbergen da han var på besøk der i 1596. Dette fordi det var så mange spisse fjell der.

Barentshavet er for øvrig oppkalt etter Willem Barents som døde på Novaja Semlja i Nord-Russland i 1597.

Svalbard er første gang nevnt i islandske annaler fra år 1194.

Svalbard består av alle øyer, holmer og skjær mellom 74 og 81 grader nordlig bredde og 10 og 35 grader austlig lengde. Tre øyer er befolka – Spitsbergen, Björnöya og Hopen.

Folka på Björnöya og Hopen er stasjonert på henholdsvis Björnöya Radio og Hopen Radio.

Største bosetning er å finne i administrasjonssenteret Longyearbyen på Spitsbergen, med ca. 2000 innbyggere (2007).

Svalbards totale areal er 61022 kvadratkilometer og folketallet er 2625 innbyggere (2007).

De 10 størsteøyene er: Spitsbergen, Nordaustlandet, Edgeøya, Barentsøya, Kvitøya, Prins Karls Forland, Kongsøya, Björnöya, Svenskøya og Wilhelmøya.

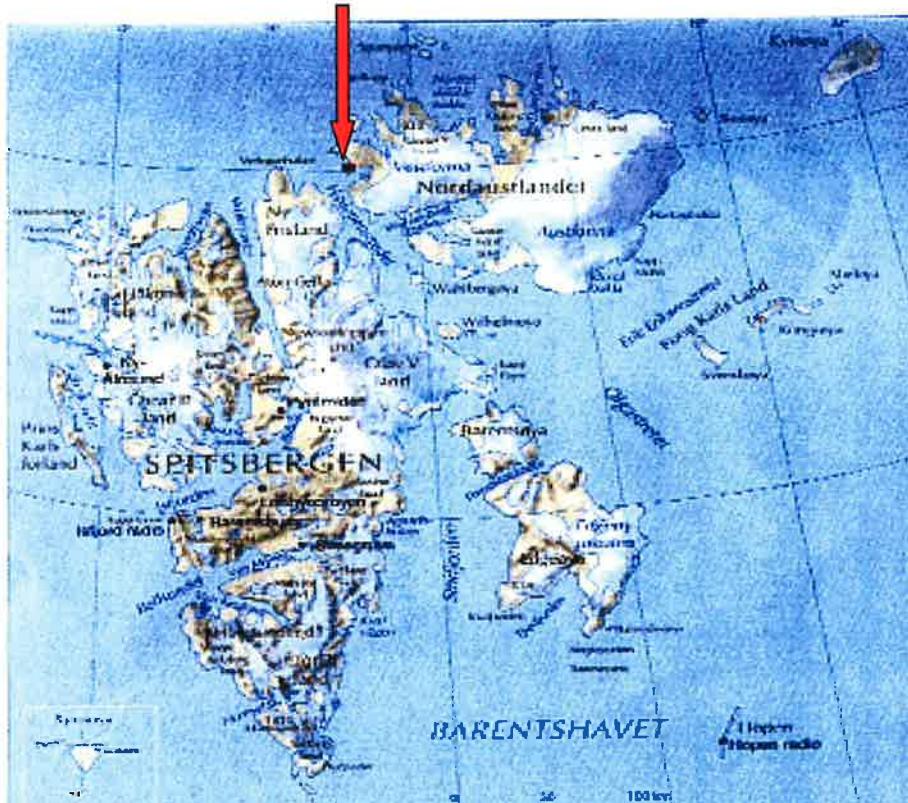
Pila viser Kinnvika.

Norge har drevet gruve drift i Longyearbyen, i Sveagruva og i Ny-Ålesund.

Nå i 2007 er det bare aktivitet i Longyearbyen og i Sveagruva.

Longyearbyen ligger ved Adventfjorden på Spitsbergen, en sörgående sidefjord av Isfjorden.

Longyearbyen ble oppretta i 1906 av John Munroe Longyear (1850-1922). Han var den største eieren i gruveselskapet ”Arctic Coal Company”, som



hadde hovedkvarter i Boston i USA. Gruvene og tettstedet ble i 1916 kjøpt av "Store Norske Spitsbergen Kulkompani".

Sveagruva ligger innerst i Van Mijenfjorden på Vest-Spitsbergen. Gruvedriften i Sveagruva ble startet opp av "AB Spetsbergens Svenska Kolfalt" i 1917 og anlegga ble kjøpt av "Store Norske Spitsbergen Kulkompani" i 1934.

Ny-Ålesund ligger på sørsida av Kongsfjorden, på nærmere 79 grader nordlig bredde, på Vest-Spitsbergen og er en av verdens aller nordligste bosetninger. Stedet drives og eies av "Kings Bay AS". Gruvedriften i Ny-Ålesund ble nedlagt etter gruveulykka i Ny-Ålesund 5. november 1962 der 21 mennesker omkom (Kings Bay-ulykka). "Kings Bay Kull Company" ble oppretta i 1916 for å drive gruvedrift i Kongsfjorden ved Ny-Ålesund.

"Kings Bay AS" er i 2007 et norsk aksjeselskap som er heleid av Naeringsdepartementet.

Nå i 2007 foregår det kun forskning i Ny-Ålesund og det bor om lag 30 personer her året rundt.

Russland (tidligere Sovjetunionen) har drevet gruvedrift i de to gruvebyene Barentsburg og Pyramiden. Begge de to stedene ligger på Svalbards største øy - Spitsbergen.

Barentsburg ligger ved Grönfjorden, ca 40 km i luftlinje fra Longyearbyen, og har ca. 500 inbyggere (2007).

Pyramiden ligger ved Billefjorden og gruvedriften her ble nedlagt i 1991.

Den gamle gruvebyen Pyramiden er nå nærmest å regne som en spøkelsesby.

Pyramiden ble grunnlagt av Sverige i 1910 og solgt til Sovjetunionen i 1927.

Nå i 2007 er det fortsatt gruvedrift i Barentsburg.

Gruvarbeiderne i Barentsburg kommer hovedsakleg fra Russland og Ukraina.

I Hornsund på vestsida av Sør-Spitsbergen holder en polsk forskningsstasjon til.



«Polarstar» utanfor Prins Karls Forland.

Da ”Polarstar” kom ut i åpent hav etter passeringa gjennom Smeerenburgfjorden var det tydelig mer urolig sjø enn tidligere. Særlig ved passering av Prins Karls Forland, vest av Ny-Ålesund, var det relativt frisk sjø.

Disse timene i styrhuset langs vestkysten av Spitsbergen var for meg en stor opplevelse. ”Polarstar” ankom Longyearbyen fredag 28. august.

Mandag 31. august dro Kartverksgruppa med fly fra Longyearbyen tilbake til Norge.

Om bord i flyet var også kista med Åge Midtsundstad.

Onsdag 2. september deltok vi i begravelsen til Åge Midtsundstad (1941-1987) i Hole kirke i Buskerud, litt sør for Hønefoss. Våre tanker gikk til kona Else og sønnene Halvor, (14, 5 år) og Eirik (11 år).

Besøket mitt i Longyearbyen i 1987 ble et gjensyn med gruvesamfunnet som jeg besøkte første gang i august 1982. I 1982 var jeg nemlig med hurtigruteskipet M/S ”Nord-Norge” på en 14-dagers seilas, tur-retur Nord-Norge. Jeg gikk om bord i Harstad og gikk i land igjen i Svolvær.

Hurtigrutas sommerruter til Svalbard gikk den gang via Bjørnøya Radio, Isfjord Radio, Longyearbyen, Ny-Ålesund, Magdalenafjorden og opp til iskanten på ca. 80 grader nordlig bredde, for deretter å gå sørover igjen via Longyearbyen.

Magdalenafjorden og iskanten ble kun besøkt dersom værforholda tillot det.

Jeg husker at da vi passerte Nordkapp, på tur nordover, var det kraftig vind med orkan i kasta. Jeg lå da i lugaren min i akterenden på skipet, rett over propellen, og klarte så vidt å holde mageinnholdet mitt ”innabords”.

Både utenfor Bjørnøya Radio og Isfjord Radio lå M/S ”Nord-Norge” for anker i mer enn en time på hvert sted mens mannskapet på hver av radiostasjonene fikk høve til å komme om bord. De kom ut til hurtigruteskipet med egen båt. Denne båten fungerte også som postbåt mellom radiostasjonene og hurtigruteskipa.

Da jeg var med M/S ”Nord-Norge” til Svalbard i august 1982 hadde jeg to ukers ferie mens jeg jobba som landmåler (med trianguleringsarbeid) for Norges geografiske oppmåling (N.G.O.) i Sør-Lofoten.

I 1986 endra Norges eldste offentlige etat (etablert i 1776) navn fra ”Norges geografiske oppmåling” til ”Statens kartverk”.

I 1982 var Longyearbyen ganske forskjellig fra hvordan byen var i 1987.

I 1982 var det blant annet umulig å få kjøpt kolonialvarer i butikk i Longyearbyen.

Alle arbeiderne i Longyearbyen hadde den gang felles måltider på ”Stormessa” til ”Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S” (”Store norske”). Videre hadde alle ugifte funksjonærer felles måltider i funksjonärmessa ”Funken”. Övrige funksjonærer hadde egne leiligheter med egen husholdning og fikk levert mat fra ”Proviantlageret” på Svalbard. ”Proviantlageret” eksisterte faktisk som proviantlager helt fram til år 2000.

Utover på 1980-tallet fikk etter hvert flere og flere arbeidere og ugifte funksjonærer hybler med egne kjøkken og disse fikk derfor også adgang til å få levert mat fra ”Proviantlageret”.

All melk i Longyearbyen ble i 1982 produsert av ”Jernkua” på ”Stormessa”, laga av melkepulver og vann.

I 1982 åt jeg middag på den eneste kafeen i Longyearbyen. Denne kafeen befant seg på ”Huset”. ”Huset” inkluderte i 1982 både samfunnshus og posthus, i tillegg til kafe.

”Huset” var nærmeste nabo til ”Sverdrupsbyen” som fortsatt eksisterte i 1982.

”Sverdrupsbyen” bestod av barakker (”brakker”) til gruvearbeiderne og leiligheter til formenn og stigere i gruvene. ”Sverdrupsbyen” var den første store gruppe av bygninger

(bebyggelse) i Longyearbyen og ble bygd i 1937-38. Byen ble brent i 1986. "Sverdrupsbyen" var lenge Longyearbyens "ansikt utad". Navnet "Sverdrupsbyen" er en oppkalling etter "Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S" sin legendariske direktør Einar Sverdrup (1895-1942) fra Solund i Sogn. Einar Sverdrup var både bergingeniør og oberstløytnant og hadde utdanning fra NTH (Norges Tekniske Høgskole) og Krigsskolen.

Einar Sverdrup ble evakuert fra Svalbard da tyskerne invaderte øygruppa i 1941.

Seinere under 2. verdenskrig ble Einar Sverdrup leder for den første ekspedisjonen som skulle prøve å vinne tilbake den allierte kontrollen over anlegga på Svalbard.

Denne ekspedisjonsgruppa reiste med isbryteren "Isbjörn" og selfangstskuta "Selis" (tidligere "Malula") fra Greenoch i Skottland via Akureyri på Island mot Barentsburg på Svalbard. I Akureyri tok fartöya om bord hunder, hundesleder og en hundekjører. Einar Sverdrup, som var om bord i "Isbjörn", omkom sammen med 14 andre da fartöya ble senka av tyske fly i Grönfjorden ved Barentsburg 13. mai 1942. "Isbjörn" sank straks mens "Selis" kom i brann og fløyt ei stund før den sank. Blant mannskapet på "Selis" overlevde noen, blant dem skipper Ingvard Johannessen og styrmann Albert Hansen.

Jeg opplevde i 1982 å se "Sverdrupsbyen" fra innsida da jeg slo lag med en vesteråling som skulle inspisere "gamle tomter". Vesterålingen, som også var hurtigrutepassasjer i 1982, var da trolig i 80-årsalderen og kom fra Sigerfjord ved Sortland. Han hadde vært gruvearbeider på Svalbard like før krigen, da "Sverdrupsbyen" var nyetablert, og hadde ikke vært i Longyear-byen siden den tid. Nå ville han se igjen rommet sitt i "Sverdrupsbyen". Gjensynet var følelseslada og ble en sterk opplevelse for den gamle gruveslusken.

Hurtigruteskipet M/S "Nord-Norge" sin seilas til Svalbard i august 1982 var den nest siste turen for Hurtigrutas tradisjonelle sommerruter til Svalbard.

Den aller siste turen ble gjennomført av M/S "Harald Jarl" seinere i år 1982.

Da jeg kom til Longyearbyen i 1987 kom jeg til noe som hadde utvikla seg til å bli en liten norsk by. En del av sjarmen fra 1982 var, etter min mening, borte.

Det hadde skjedd betydelige forandringer på 5 år.

På kafe "Busen" i Longyearbyen, som i 1987 var åpen store deler av døgnet, fikk jeg, av alle steder, smake innlandskreps for første gang i mitt liv, og på toppen av det hele klokka halv fem om morgenen.

Dette lot seg gjøre fordi kafe "Busen" var (og er) den nye "stormessa" for gruvearbeiderne og den holder også åpent for andre gjester. Kafe "Busen" er en del av "Lompen" som, i tillegg til arbeidermesse, også består av garderober med dusj og bad. Det er på "Lompen", som navnet tilsier, at arbeiderne skifter antrekk, alt ettersom de skal av eller på vakt. "Lompen", som ble etablert i 1985, inkluderer også en dagligvareforretning.

I 1987 var det altså kommet dagligvarebutikk til Longyearbyen, mens det i 1982 kun var en butikk, "Sundt & Co". Denne butikken solgte i 1982 stort sett bare souvenirer, litt snop og litt turproviant, etter det jeg kan huske.

I 1987 var det kommet langt flere eneboliger i Longyearbyen enn i 1982, da det kun var noen ganske få.

"Brakkeriggen" som vi bodde i, litt nordaust for flyplassen, i 1987 var ei "Moelven-brakke" som opprinnelig ble etablert til bygging av flyplassen i 1973-1975. Denne "brakkeriggen" lå mellom flyplassen og campingplassen. Campingplassen ligger på motsatt side av flyplassen i forhold til Longyearbyen. "Luftfartsverket" eide "brakkeriggen" og den fungerte som overnatningssted for folk som var på Svalbard i tjenesteøyemed. Fra 1978 gikk den under navnet "Lufthavnhotellet" og den eksisterte fram til år 2007 da den ble brent ned under en brannøvelse.

I perioden etter at den fungerte som overnatningssted ble den utleid til ulike institusjoner, med ”Norsk Polarinstittut avd. Svalbard” og deres ”fyr- og merkevesen” som lengste leietaker. Seinere har det dukket opp flere hoteller i Longyearbyen, blant annet ”Funken Hotell” i 1991 og ”Polarhotellet” i 1995.

Nå i år 2007 fins det 6 ulike hoteller i Longyearbyen.

Flyplassen ligger delvis på det området som blir kalt Hotellneset. Dette fordi Svalbards første hotell lå her i perioden 1896-1898.

I dag, i 2007, er Longyearbyen en topp moderne norsk by med de fleste fasiliteter. På en del områder ligger faktisk Longyearbyen også foran fastlandet når det gjelder teknologisk utvikling.

Longyearbyen har sågar fått eget universitet (”UNIS”) fra hösten 1993, med 4 norske universiteter som stiftere. Det første året hadde ”Universitetet på Svalbard” 23 norske studenter. Seinere har mange norske og ikke minst mange utenlandske studenter studert ved ”Universitetet på Svalbard”.

I dette skrivet har jeg forsøkt å formidle mine inntrykk fra Svalbard slik jeg husker dem fra mine to besøk på 1980-tallet. Opplevelsene og inntrykkene har spennvidde og er like sammen-satte og ulike som livet sjøl.

Svalbardminnene mine er sterke og har ”tatoveret” seg inn i hukommelsen min for resten av livet.

Kilder:

”Sysselmannskontoret” på Svalbard v/Per Kyrre Reymert.

Kari Holm, Narvik.

”Wikipedia” – et ”Internetbasert leksikon”.

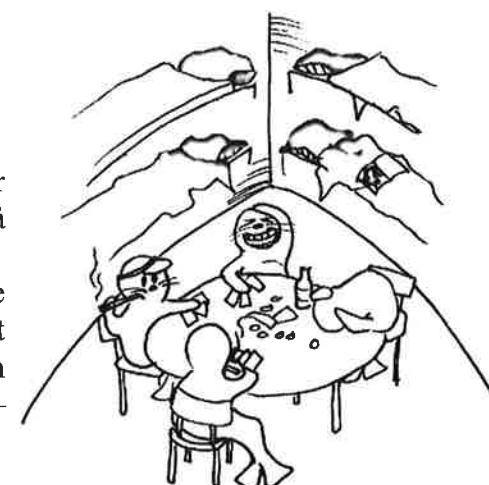
Frå ruffen

Om issmeltinga i nord

Av Jostein Hovland

Eg råka ein gamal kjenning som har segla mange år både framfor masta og i skipperlugaren på ishavsskuter.

Som vanleg er når eg møter nokon av mine gamle venner som eg ikkje ser så ofte lenger, var det vanlege spørsmålet: Korleis står det til idag då? Han Alfred, la oss kalle han det, såg ikkje glad ut – tvertimot såg han rett mutt ut.



- Har du også sett fotografiet av isbjørnen som klamrar seg til ein isknultr med ope hav rundt ikring. Eit bilet som går verda rundt og som mange tek som eit av fleire klare bevis på at Grønlandsisen smelter for fullt. Og at grunnen til det er menneskeleg sløsing med energi! Det var svaret som eg fekk i retur på spørsmålet mitt til veteranen Alfred.

- Ja men, freista eg forsiktig – vi har jo fått lære oss det mellom anna av vitenskapleg skolerte meteorologer både her og der. Og dessuten av den seriøse og instruktive miljøfilmen som Al Gore har reist jorda rundt og misjonert med om at så er det. Du har vel også sett den filmen og det programmet som gjekk i norsk TV der Al Gore samtalar med Gro Brundtland? Har du sett nokon annan som så sakleg, pedagogisk og overbevisande som Al Gore kan føre fram si sak? Og ikkje berre det, for å nå ut med bodskapet har Al Gore sett det naudsynt å bruke sitt eige private fly for så snøgt som råd er å kome ut med denne filmen.

- Og du veit vel også Alfred, at til grunn for denne filmen ligg såvel vitenskaplege observasjoner som at dette materialet deretter har blitt lagt til rette av mykje profesjonelle reklamefolk så at både du og eg – og andre vanlege folk – skal forstå det heile rett, klemde eg i med til slutt.

Alt ettersom eg eg breidde ut meg om alle ”forståsegpåare”, såg eg at Alfred etter kvart blei raud i ansiktet. Men han avbraut meg ikkje uten eg fekk gjere meg ferdig. Då sa han roleg: ”Reine toskeskapen Jostein!” Deretter spurde han om eg var heilt uvitande om dei nordbuar som i dokumentert historisk tid hadde vore busette på Søraustgrønland, i ei tid då klimaet der var mykje varmare enn då sunnmøringane og andre skandinaver tok til å drive fangst på Austgrønland. Ja, det måtte eg sjølsagt medgje at eg meir enn vel kjende til.

Så spurde han om eg ikkje hadde fått nokre mineralprøver med fossiler i av far min frå då han var gruveingeniør på 1920-talet i Ny-Ålesund og om den fine mineralsamlinga frå Spitsbergen som morfar, Peter S Brandal, hadde heime på Brandal då eg voks opp. Ja, det kunde eg heller ikkje fornekte.

- Og kva for mennesker fanst det på den tida som så radikalt kunde påvirke klimaet vårt?
- Nei du, held Alfred fram, den slags klimaendringar er det sola som svarar for. Å påstå noko anna er minst like feil som karen som forfekta at han skulle kunne berge høyavlinga gjenom å spenne katten for høyvogna.

- Det er sjølsagt så at vi ei tid nå har fått noko varmare klima. Og det er nødvendig at vi lærer oss å spare på dei endelige energimengdene som under sers mange, lange tidbolkar har blitt lagra her på jorda. Men det er feil sparetaktikk å skræme folk frå vitet så som mellom andre Al Gore gjer. Difor er det bra at ein britisk domstol no har påvist så mange feil og overdrifter i filmen at den ikkje får visast for engelske skuleborn uten at læraren kommenterer og legg til rette informasjonen. Den britiske domaren, Michael Burton, meinar at filmen i hendene på skrupuløse politikere og informatører kan brukast som propaganda, seier Alfred til slutt.



Apache-Indianerne

-Jakten på den tapte stamme

Av Sigbjørn K. Rosback Røren

Eg trur at ei av dei første bøkene eg las i min barndom var "Klondyke Bill" av Helge Ingstad. Denne boka kom ut i 1941, så eg vil tru at eg var i 10-12 års alderen då eg las den. Seinare las eg det meste av hans forfattarskap etter kvart som åra gjekk.

I samband med Ingstad sin 100 års dag i 1999 blei heile hans forfattarskap gitt ut på nytt, til saman 8 bind. Eg sikra meg då, og las alle bøkene i samanheng. I år har eg byrja å lese bøkene på nytt, og er komen til bind 3 som her skal omtalast. Fyrste bind er "Pelsjegerliv" frå 1931, som han skreiv etter fleire års opphold blant Canadas indianarar. Det andre bindet er "Øst for den store bre", som han skreiv i 1935 etter tida som sysselmann på Nordaust Grønland i 1932-33.

Eg skal ikkje leggja skjul på at Helge Ingstad alle tider har vore min favorittforteljar. Han har ein forteljarkunst ein skal leite lenge etter! Og som sjølvaste Knut Hamsun sa til han: "De er en makeløs skildrer og alt underbygger De med viten"!

Etter mitt syn er Ingstad ein av våre største eventyrarar, polarforskar, vitskapsmann, og ikkje minst eit stort medmenneske! Eg reknar då med både Amundsen, Nansen og Heyerdahl. Det har derfor undra meg at han til stadigheit er blitt stilt i skuggen av desse.

Helge Ingstad skreiv denne boka, "Apache-Indianerne", som kom ut fyrste gong i 1939. Det var då 8 år etter hans tid blant Nord Canadas indianarar, som han skreiv om i sin fyrste bok "Pelsjegerliv". Etter dette opphaldet blei han utnemd til sysselmann på "Eirik Raudes Land", som okkupantane av eit landområde på Nordaust Grønland då kalla det. Han var der i eit år fra 1931 til 1932 til Grønlandssaka endelig vart avgjort ved domstolen i Haag. Som vel kjent, tapte Norge saka på alle punkt. Etter denne perioda skreiv han "Øst for den store bre" der han på ein meisterleg måte skildra deira kvardag, livet i små kummerlege hytter og teltliv i snø, vind og bitande kulde. Han skildrar og livet i Antarcticahavn, der det var radiostasjon med telegrafist som skulle taka imot bodskapen om den endelige domen i Haag.

I "Apache-Indianerne" dreg Ingstad tråden frå tundraen på vestsida av Hudsonbukta der Chipewyan-indianarane (eller Dinn'eh som tyder folket) og som stamma sjølv kalla seg, freista det harde tilvære i skogane og på tundraen, på stadig jakt etter villrein som var livsturvande for dette folket. "Villrein eterene" vart dei og kalla.

Ved bålet etter endt jakt fortel den gamle hovdingen Tijan om ei svunna storheitstid. "Ein gong var villreineterane herrar over alt land i nord". Skogen og viddene var deira, fortel han. Men når dine forfedrar var så talrike og mektige, kvifor gikk det då slik til at stamma mista si makt? Spør forfattaren. Hovdingen Tijan svara: "I gamal tid drog mange indianarar på vandring. Dette hende før dei kvite kom til landet, det er lenge sidan."

"Kvar reiste dei då"?

"Mot syd" svara Tijon.

"Korleis veit du dette"?

"Dei gamle sa so"!

8 år seinare endar tråden i det solrike Arizona, sydligast i U.S.A.



Saman med ein flokk apache-indianarar rir han omkring i White Mountains veldige skogar. Djupt under ligger ørkenlandet med solsvide sletter og underlege sprikande kjempekaktus. I flokken er ein kar med ravnsvart hår og andlet med mongolsk preg. Alt minner om hans indianarvener frå snølandet i nord!

Ein av indianarane feller ein hjort som han slenger bak seg i salen. Kursen vert sett nedetter fjellet til ein apache-leir ved White River.

Ved leirbålet sit Ingstad og lytta til språket. Stemmer, klang og ord har han høyrt titt og ofte ved leirbåla langt mot nord. (Det er stadfesta at Chipwyen-indianarane og Apache-indianarane tilhører den same språkgruppe, nemlig den atabaskiske.)

Om kvelden fortel den gamle medisinmannen frå gamle dagar: ”Vi låg stadig i krig. Vi var sterke enn andre stammer og alt land her sør blei vårt. Det var store flokker av hjort og bøflar, som blei felt med pil og spyd”.

”Kva kalla apachane seg”? Spør Ingstad.
”Dinn’eh” (folket) svara medisinmannen.
”Har apachane alltid levd her”?
”Vi kom frå eit kaldt land i nord! Det er lenge sidan”.
”Korleis veit du dette”?
”Dei gamle sa så”!

Mørket tetnar, ein apache tek til å slå trommer. Det minner påfallande om polarindianaranes musikk.

På leiting etter den ”tapte stamme” tek Ingstad oss med til Arizona og Mexiko og dei mektige fjella Sierra Madre.

Mangas Caloradas (som tyder rauda armar) var utan tvil den mest framtredande og innflytelserike apache-indianar frå 1800 talet. Og dei andre, hovdingane Wictorio, Geronimo og Cochise ikkje så langt etter. Alle etterkomrarar av polarindianarane.

I alle hove er ein ting sikkert! Helge Ingstad gir lesarane eit heilt anna syn på indianarane sin skjebne og dei myrderia som blei gjort av dei kvite, både før og etter den amerikanske borgarkrigen, enn det vi fekk framstilt i min ungdomstid i 1950 åra, gjennom dei amerikanske indianar og cowboyfilmane.

Helge Ingstad er ein makelaus forteljar!
Eg vil difor tilrå, ikkje berre å lesa denne boka, men heile han forfattarskap.
Etter at han døde i 2001 utgav hans dotter Benedicte Ingstad boka ”Spor i sneen”, med undertittel ”Etterlatte dikt”.

Dette er dikt som han sjølv ikkje ville gi ut fordi han meinte at dei ikkje var gode nok. Dette seier noko om hans personlegdom!

Eg tilrår på det varmaste å lese også denne boka.

Min fartstid på Ishavet

Av Peder E. P. Brandal, født den 14.06-1886

Min første tur ut fra hjemmet var i 1902. Det gikk rykter om store lakseforekomster på Svalbard, så Rasmus J. Brandal utrustede sin kutter "Rapp" på tur oppover. Vi var syv mann i alt. For sydkapp traff vi en del sel. Det vart gjort klar båt og ut. Vi fikk 30 sel. Det var spennende jakt synest jeg, men der var ikke tid at ligge å jage etter sel. Vi skulle jo fiske laks, så det var at seile videre. Vi kom til Advent Bay i Isafjorden i slutten av juni. Tørnet på bukten ned for hotellet. En del rein gikk på stranden, og som vi fikk jakte på for å få ferskt kjøtt. Så var det å se seg om etter gode steder at sette laksegarn. Det var mange steder som så bra ut, så laksegarnene ble satt ut, men laks ble det lite av. Bare så pass at vi hadde til husholdningen. Vi tok lange turer opp på fjellet for at se oss om. I ledige stunder bar vi om bord kull som lå oppe i dagen oppe på Hotellneset. Samt lange båtturer på jakt etter storkobbe og snadd.

Vi lå der i ca tre uker. Da det ikke blev nogen bedring i laksefiske, blev det besluttet at dra hjem. En ting husker jeg godt fra den turen, at det var masse kvitfisk.

Om høsten var vi med på sildefiske ut for kysten her.

I 1903 var jeg med en liten seiler herfra på torskefiske og sildefiske på Island. Reiste i mai og kom hjem i september. En lønnsom tur etter som tidene var.

I 1904 så var jeg med "Advance", reder H. Koppernes, Ålesund, skipper og medeier var Severin Liavåg, Brandal. Vi gikk ut fra Ålesund i midten av april og kom tilbake i slutten av juli. Dyretallet var ca 800 og en del bjørn. Det var tanken at komme seg til lands, men det var vanskelig isår, så det blev hjem og så til Island på sildefiske. Kom hjem i slutten av september. Var med samme båt i 1905 og 1906. Hva dyretall vi hadde de to år kan jeg ikke mindes.

I 1907 var jeg med "Sleipner", reder Sverre Sunt, Oslo, skipper Alfred Sahl, Brandal. Reiste fra Ålesund i april og kom hjem i slutten av juli. Det var et dårlig fangstår. 400 a 500 dyr, hvis jeg ikke husker feil, og en del levende og døde bjørner. Utover høsten var vi på sildefiske i Nordsjøen.

1908 og 1909 var jeg med "Floren", Severin Liavåg, Brandal, på overvintring på Grønland. Fra da har dere så mange dagbøker og optegnelser fra, så det er vel ikke mer å skrive om.

I 1910 var jeg med "Rapp", skipper og reder Rasmus J. Brandal. Avgikk fra Ålesund den 1. april. Fikk is den 16. En stormfuld reise. Kom hjem i slutten av juli. Havde 830 dyr. Avgikk i august til Island på sildefiske. Avgikk derfra i slutten av september til Bergen hvor lasten ble solgt.

1911 var jeg med "Floren" i torskefiske i februar og mars. I midten av april blev det avgått på ishavet. Skipper og medreder Peter M. P. Brandal. Vi havde omkring 700 dyr. Altså full last. Kom hjem den 20. juli. Det ble bestemt at "Floren" skulle forlenges og sette inn maskin i den, så det blev at gå hjemme og hjelpe far med ditt og dat på jorden.



I 1912 var jeg med ”Floren”, reder Koppernes, skipper og medredrer som forrige år. Blev avgået den 20. mars, for nå var det kommet for dagen å fange ungsel. Vi fikk 1400 sel, og var hjemme til den 2. mai. Så var det at gjøre seg klar igjen fortest mulig opp i Vesterisen efter sel. Så var det at følge iskanten vestover i stredet Vi fikk last der i juni. Kom hjem 12. juli. Losset og gjorde oss klare til Island og sildefiske. Kom så hjem 20. september.

I 1913 var jeg med samme ”Floren”. Omtrent samme fangst som året før. Vi mistet propellen da vi hadde 1300 sel og måtte seile hjem. Vi havde med oss hjem Johan S. Brandal, skipper på s.s ”John” av Haugesund som forliste det år, samt en del av mannskapet. Fangst i stredet som forrige år. 1200 dyr. Kom hjem i juli, og så igjen til Island og hjem i slutten av september.

I 1914 var jeg med S.S. ”Dag”, reder Olav Thorsen, Hjørungavåg, skipper Godtfred Brandal. Last fra Vesterisen 1500 sel, og last fra Stredet 1000 Klapmys. Kom hjem i juli, så til Island og var kommet til Sigrfjord da krigen begynte. Kom hjem den 20. september. Det var at komme seg hjem før jevndøgnsstormene begynte.

I 1915 var jeg med s.s. ”Floren” i Vesterisen og i Stredet. Fangst omtrent som årene før. Om høsten gikk jeg kystskipper skolen i Haugesund.

1916 var jeg med ”Polarstrøm”, reder og skipper Lyder Strømmen. Vi blev seint ferdig dette år til at gå, da den var forsiktig fra verkstedet, så det blev berre en tur. 1700 dyr. Kom hjem i midten av juli. Jeg ble bydd M/K ”Havfruen” at føre til Island. Reder Peter og Laurits S. Brandal. Det var mange besværigheter på Island, for engelskmanden begynte at hærse i fiskeflåten med sine klausuler. På hjemturen ble vi stoppet for Kapp Langenes og fikk om bord satt fransk prisemannskap og beordret til Lerwik på Shetland. Lå der i to dager. Fikk så tiladelse til at gå hjem. Kom hjem i slutten av september. Siden var det sildefiske utfor kysten.

1917. Sildefiske ut januar. Det blev vanskelig at skaffe olje til drivstoff, så vi gikk ikke til Vesterisen før omkring 20. mai, og kom hjem den 25. juli. Havde da 1100 dyr. Det blev ingen islandstur det året.

1918. Jeg fikk at føre reder Laurits S. Brandal nye båt S/S ”Furenak”. Avgikk fra Ålesund den 22. mars. Det var et stormfuldt veir i Vesterisen med storis, så det blev en dårlig fangsttur med en del skade i baugen, så vi måtte tidlig hjem. Vi havde dog 800 dyr. Anden tur avgikk vi fra Ålesund den 3. juni direkte for Stredet. Denne tur havde vi over 2000 dyr. Kom hjem 1. august.

1919. Havde samme båt at føre som året før, samt gikk på samme havstrøk. Vesterisen og Stredet. Dyretallet fra Vesterisen var 2500 dyr, og fra Stredet ca 1500. Om vinteren sildefiske med drivgarn for Stoksund og her ut for kysten.

I 1920 skiftet jeg rederi. Fikk ”Gjegnalund” at føre. Reder A.C Normann, Ålesund. Avgikk fra Ålesund før 25. mai. Gikk til Skotland og kullede. Dyretallet i Stredet 1400. Var tenkt mig til lands det år, men vi fikk langvarig nordlig vind. Kullene minkede så det var at sætte kurs hjem. Kom hjem 5. august.

1921. Førte samme båt. Var ikke på ishavet det året. Gikk til Island første juli på sildefiske med snurpenot.

1922. Var på Bolsønes på reperasjon. Blev ferdig derfra i midten av mars. Måtte derfra til Svolvær at kulle, så vi kom for seint til ungsselfangsten. En stor del av flåten havde last da vi kom der opp. Jeg fikk ordre fra rederen om at undersøke fangstforholdene langs Svalbard,

Hopen samt Novaja. Det var en masse sel at se, men den var skjærr og lå lite oppe. Båtene fra Nordland jeg snakte med, sagde de ikke hadde vært der et så dårlig år. Jeg så det ikke noget gunstig resultat av turen, så det blev at gå hjem. Vi havde 700 dyr og en del storkobb. Kom hjem den 26. juni, så det blev gjort klart for Island på sildefiske. Hjemme den 20. Var til Skottland etter en kullast.

1923. Det første konsensjonsåret i Hvitehavet. Havde "Polarhavet" at føre. Reder Svere P. Brandal. Vi avgikk fra Ålesund den 10. februar, var komme opp i hvitehavet den 26. Vi traff på ungsel med det samme ut mot kanten. Blev langvarig N.W kuling så det var at ligge fast i isen og blev ført rundt i Hvitehavet. Utbytte blev derav mindre gunstig, 1450 dyr. Skiftet tur i Tromsø og avgikk til Stredet i førstningen av juni. Utbytte der var 2000 dyr. Og kom hjem i midten av august. Sildefiske hjemme om vinteren.

1924. Gikk i Hvitehavet og Stredet som året før. Turene omrent det samme, og så etter Stredeturen var vi på Island på sildefiske med snurpenot. Kom hjem omkring den 20. september.

1925. Gikk til Hvitehavet som årene før. Kom dit den 3. mars. Dyretall 5400. Gikk fra Hvitehavet den 20. mai til Ålesund og losset. Avgikk den 10. juni til Stredet. Havde derfra 1000 dyr. Var så på Island på sildefiske som året før.

1926. Gikk i Hvitehavet som årene før. Dyretall derfra 4500, fra Stredet 1200. Ikke Island etter.

1927. Gikk i Hvitehavet som før. Dyretall derfra 3800. I Stredet var det et vanskelig år. Blev besluttet at gå til lands for at forbedre utbytte av turen. Vi blev sammen med S/S "Aarvak", skipper Johan S. Brandal nordover gjennom isen. Da vik kom nordover mot Scoresbysund traff vi på S/S "Lysningen", skipper Sigvald S. Brandal. Vi blev så alle tre i følge. Tett is for Scoresbysund og nordover men utfør Myggbukta var isbakken så slitt at det var liketil at komme inn til lands. Traff på Frovik og Gisvol som vi fikk oss en prat med. Vi var så en tur sørover og skjøt en del moskusdyr for at få ferskkjøtt. Tok også en del levende kalver. Jeg havde lyst at se på stedet som vi på overvintring, og som vi havde mange morsomme stunder og sorger tilslutt. Men kullene minket så skulle vi have nok på hjemvei så måtte vi begynne på hjemturen. Vi skjøt en del storkobb ved land og mange bjørne ut gjennom isen. Vi kom hjem omkring den 10. august.

1928. Gikk i Hvitehavet som årene før. Forliste den 12. mars mens vi lå i ungsselfangst. Det gikk så hurtig at vi fikk intet bjerget. Det var at komme sig på isen hurtigst. Da det lysnet havde vi to timers til nærmeste skip, S/S "Polaric", skipper Johan Overaa, disponent Martin Karlsen. Vi havde 1000 dyr da vi gikk ned.

Var om bord i "Polaric" i 14 dage, og blev så satt i land i Jukanski hvor "Mikael Sars" hentet oss. Vi var 54 forliste mann om bord første tur den gjorde. Jeg kom hjem omkring den 20. april.

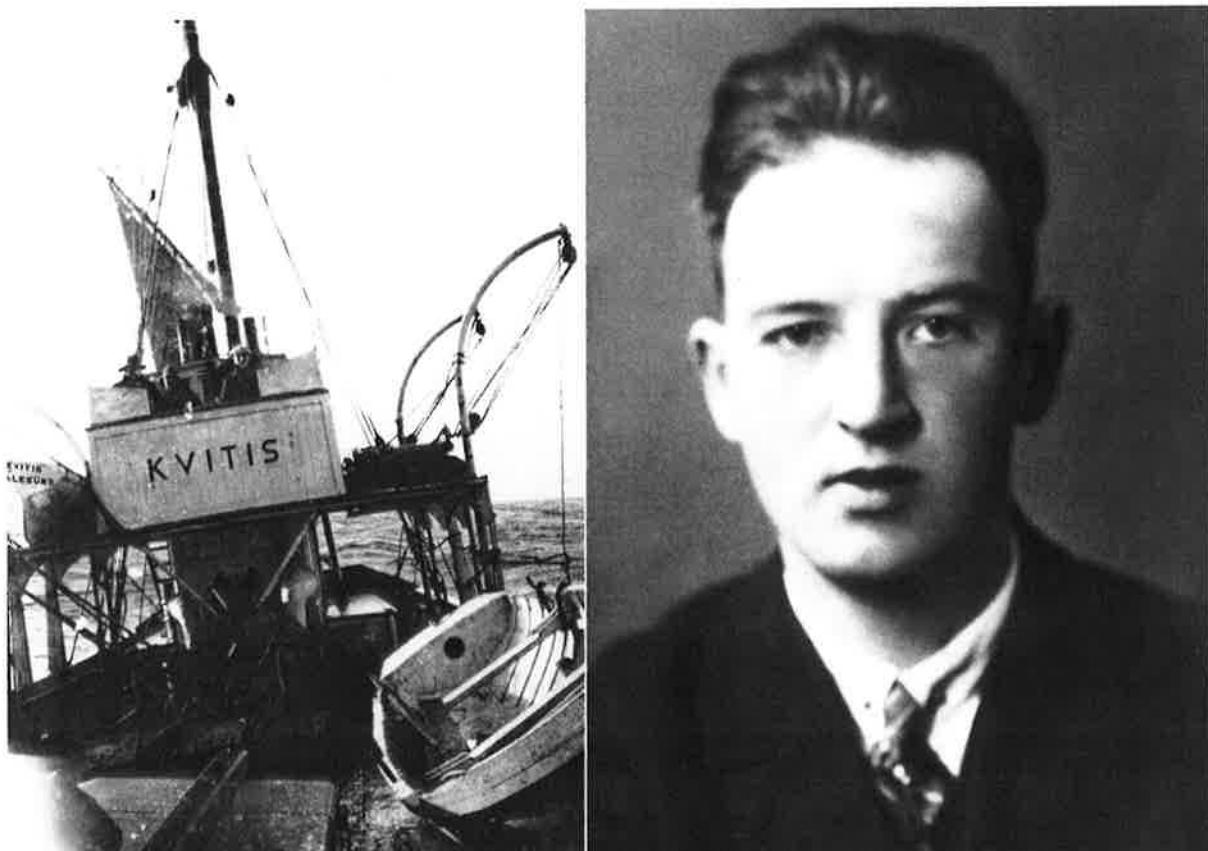
Havde "Gugnir" på hvalrossfangst til Frans Josefsland. Reder Hovde. Vi havde også ordre at se etter Roald Amundsen og om vi kunne finne noget av balongpartiet. Vi traff på en masse hvalross ved Kvitøya, men vi fikk storm som satte isbakken nedover så vi måtte gå derfra. Tok en del hvalross ved Kap Flora. Kom hjem først i september.

Om høsten kjøpte jeg og tre andre M/K "Kvitis". Drev sildefiske om vinteren 1929. Gikk til Vesterisen den 18. mars. Lå der oppe til midten av juli. Dyretall 2100. Vi fikk så en reperasjon på skuta som satte oss i en slæm stilling.

1930. Vi gikk i Vesterisen den 20. mars, og forliste der den 12. april i et orkanaktig veir av NO da vi søkte til havs. Fikk en is i siden som satte hull. Vi fikk ut båtene, og blev så bjerget av S/S "Skansen", skipper Emil Mur Brandal. Blev siden sat om bord i S/S "Aarvak" som skulle gå hjem. Vi kom til Brandal den 20. april.

Reiste i juni til Sandefjord og fikk mig hyre på hvalfangst. Kom så hjem den 15. mai.

Har siden gået og spasert.



«Kvitis» og skipper Emil Mur Brandal.

Siste stikk til Sverre

På dei gamle ishavsskutene var der enkle forhold for mannskapet. Det var ikkje snakk om å dusje eller bade om bord; det kunne ofte vere vanskeleg nok å få vaska og stelt seg. Og det var ikkje så nøyne med kleda heller alltid. Og det var eit år *Polaric* var på ekspedisjon på Grønland. Ein dag gjekk maskinisten i land og kom om bord med eit fotoapparat han hadde kjøpt. Og Moldskred-Sverre som var med på ekspedisjonen, ville at han skulle ta eit bilde av han. -Nei, sa maskinisten, då får du stelle deg litt først, og du kan ikkje gå i ein holete gensar heller. Men Sverre gav eg ikkje. -Kan du ikkje ta eit bilde av meg, sa han. - Nei, var svaret. Så ein dag kom han og hadde kjemt seg og der var ikkje hol i gensaren. Så maskinisten tok fram kameraet og knipsa han. Og Sverre snudde seg vel nøgd og gjekk derifrå. Då såg maskinisten at Sverre berre hadde snudd gensaren att fram slik at hola kom att på ryggen



Blod?

Av Ivar Ytreland

Det var en sen kveld like før jul i 1946 på fangststasjonen Herschellhus på Kap Herschell på Nordøst-Grønland 74,5 gr. nord hvor jeg var fangstmann.

Jeg var samme ettermiddag kommet hjem fra en flere ukers fangsttur på nordterrenget hvor jeg hadde bodd i små kummerlige bistasjoner, og delvis ligget ute. Jeg hadde ventet at min fangstkamerat, og gode venn, som fangstet på sydterrenget også var kommet hjem til hovedstasjonen, men den var helt nedfokket med snø, og mørk og stille. Det var ca. -30 grader C. ute, og mørketid på det mørkeste.

Jeg selte av hundene og satte dem i stasjonskjettingene. De var trøtte og slitne etter en lang og tøff tur. Jeg måket meg inn på stasjonen, og her var det også kaldt og mørkt med et tynt lag rimfrost på tak og vegger. Der lå ingen skriftlige beskjeder fra min kamerat som hadde startet sin fangsttur etter meg. Dette stusset jeg litt over. Men jeg fikk tent parafinlampa, fyrt opp i komfyren, og satt en balje med snø til smelting.



Nordøst-Grønland 1946-51. Fangststasjonen «Herschelhus» på kap Herschel 01.08.46 da fangstmennene Odd Lindhjem og Ivar Ytreland (t.h) ankom. Stasjonen hadde da ikke vært i bruk siden 1939, og det var en overraskelse at sjø og is hadde errodert bort så meget av brinnen at nå var stasjonen truet av utrasning. Vi flyttet derfor stasjonen i mai 1947 ca 50-60 meter lenger opp. Vi står nå her med 2 års utrustning og proviant som var meget nøkternt og beskjeden bl.a. Siden det i Norge fortsatt var rasjonering og mangel på mange ting også proviant.

Selve hovedstasjonen bestod av to små bislag og ei stue på 2,5x2,3 meter. Innredningen var spartansk og bestod av 2 koyer over hverandre, en stor komfyr med stekeovn, en "kjøkkenbenk" med overskap b x d = 60 x 40 cm., et bord ca. 50 x 60 cm. og 2 små krakker. Over bordet var vinduet ca. 40 x 60 cm., det var nå dekket av en utvendig hard snøfonn. Takhøyden i stua var snaut 2 meter. I taket var det ei luke opp til et lite kryploft. Vegger og tak var brunmalt og innredningen grønnmalt, tregulvet var trehvitt og renskuret. Jeg var sliten, sulten og følte meg skikkelig møkkete og ustellt, og så frem til å få tint isen ut av

skjegget, en totalvask og skifte til rent undertøy og rene klær. Men først skulle hundene mates, rikelig med vann smeltes, og frossen mat hentes frem og tines.

Komfyren ble fyrt med kull som ga god og hurtig varme, og som brente lydløst. Det gjorde godt å få vasket og stelt seg, og spist et solid måltid. Komfyren var nå rødglødende, og innemperaturen hadde nesten badstuenivå. Parafinlampa - den eneste vi hadde - hang over bordet og ga godt lys. Jeg følte velværet sige over meg, og fant frem boken "Trader Horn" som var den ene av de to bøkene vårt bibliotek bestod av - den andre var Kiplings "Kim" - og satte meg ved bordet og leste.

Hundene sov - og det var absolutt stille både ute og inne. Plutselig skvatt jeg av en dobbellyd som sa tapp-tapp. Jeg så meg overrasket rundt og fant ikke hvor lyden kom fra, og det var igjen stille. Det gikk noen minutter så skjedde det igjen - den samme dobbellyden tapp-tapp - og så stille igjen. Jeg fant ikke årsaken. Dette ble meget mystisk. Da dette hadde gjentatt seg et par ganger til, fant jeg endelig ut av det.

På det renskurete gulvet var det nå, like nedenfor bordkanten hvor jeg satt, blitt en våt mørk flekk. Da jeg så opp i taket, fikk jeg se to store dråper som hang der og som plutselig falt ned på den våte flekken på gulvet, og laget lyden som sa tapp-tapp. Jeg stakk pekefingeren ned i den våte flekken - det var en mørk, tykk og seig væske, og da jeg holdt den opp i lyset så jeg at den var mørkerød og lignet blod.

Blod ! Hva pokker kunne det være som laget blod oppe på det lille kryploftet? Jeg ble både forundret og betenk - dette var skikkelig skummelt.

Jeg kom plutselig på at jeg syntes at min kamerat hadde virket meget taus og deprimert i høst da jeg dro, og jeg hadde lurt på om han hadde psykiske problemer. Kanskje han hadde klatret opp på loftet og tatt livet av seg? Hele situasjonen virket uvirkelig. Jeg måtte undersøke saken nærmere, og gikk straks til aksjon.

Jeg tok krakken og plasserte den under loftsluka, hektet lampen ut av holderen og tok den i venstre hånd. Kragen (geværet) tok jeg usikret i høyre hånd, klatret opp på krakken og løftet langsomt opp loftsluken med hodet samtidig som jeg stakk lampen og Kragen inn mot det stupmørke lille loftet - og så ----- rett inn i en liten stabel på 6 liggende flasker solbærsirup (saft) hvor kulden hadde frosset ut samtlige korker. Sprengvarmen fra komfyren tinte saften som nå dryppet ned i stua. "Blodet" var blitt til saft.

To dager senere ankom min kamerat med sitt hundespann - alle i strålende form, og vi feiret en riktig god jul.



Ivar Ytreland utenfor sin nyrestaurerte fangststasjon sommeren 2002.

The trapper song.

1.

There's a husky dusky maid in the arctic,
in her igloo she sits and wait for me in vain.
But some day I'll take my mucklucks on and ask her,
if she will be with me when the iceworms nest again.

REFRAIN:

For in the land of pale blue snow
when it's ninetynine below
where the polarbears are roaming over the plain.
And in the shadow of the Pole
I shall clasp her to my soul.
We'll be happy when the iceworms nest again.

2.

And our weddingcake shall be ice and blubber.
In our cajacs we will round the mainland bay,
and the walrusses shall raise their heads and rubber.
They will be with us when the iceworms nest again.

REFRAIN:

For in the land of pale blue snow
when it's ninetynine below
where the polarbears are roaming over the plain.
And in the shadow of the Pole
I shall clasp her to my soul.
We'll be happy when the iceworms nest again.

3.

And one night at half past two when I crawl in my igloo
after sitting with a friend who was in pain.
She will sit and wait me there
with a handbone of a bear.
She will sweep me when the iceworms nest again.

REFRAIN:

For in the land of pale blue snow
when it's ninetynine below
where the polarbears are roaming over the plain.
And in the shadow of the Pole
I shall clasp her to my soul.
We'll be happy when the iceworms nest again.

Mogens Graae learned me this song when we both were trappers in Northeast-Greenland 1946-48.

Drøbak 11.09.1997. Ivar Ytreland

SKUTER SOM FORLISTE – 9.

Denne gongen har eg leita fram sjøforklaringa i samband med at den gamle "Polarbjørn" brann opp og sokk ved New Foundland den 16. april 1949.

Skuta var bygd av tre i 1919, og hadde ein bruttotonnasje på 324 tonn.

Skipper på denne turen var Henrik Marø frå Ålesund.

Som det går fram av sjøforklaringa vart mannskapet teke om bord i "Herøyfjord", som var klar til å gå heim etter endt fangstsesong. At denne skuta også forliste under dramatiske omstende då den kom inn til Norskekysten, skal eg koma attende til seinare.

Kasko trydeoppgjær vart som følgjer:

"Skipets assuransesum"	kr. 300.000,-
"Utlegg til sjøforklaring og utskriving av samme"	kr. 300.030,-

Vi kan her merke oss at $\frac{1}{4}$ eigenandel som tidlegare var vanleg, ikkje er nytta her.

Vidare oppgjer for:

"Fast utstyr: Forsikringsbeløp"	kr. 42.150,-
"Forbruksutstyr: Forsikringsbeløp"	kr. 20.000,-
"- forbruk til forlisdagen"	" 10.000,- " 10.000,-

"Mannskapets tøy og effekter: Forsikringsbeløp"	" 17.850,-
"Fangst: 8.188 dyr a' kr. 40,- "- 25% uforsikret"	kr. 327.520,- " 81.880,- " 245.640,-

Totalerstatning for utstyr/fangst/mannskap.	Kr. 315. 640,-

Sjøforklaringa følgjer i sin heilheit utan øvrige kommentarar frå meg.
God lesnad!

Sigbjørn K. Rosbach Røren
Ålesund.

U t s k r i f t

av

R e t t s b o k

før

Ålesund byrett.

År 1949 den 3. mai ble rett holdt på Rådhuset i Ålesund.

Rettens formann : kst. dfm. Dagmar Sandvig.

Sjøkyndig rettsvitne : Havnebetjent Ansgar Einågg, habil, har avgitt
forsikring før.

Protokollfører : Rolv Siem.

Sak nr. 28/49 B.

Saken gjelder : Sjøforklaring i anledning M/S "Polarbjørn"s forlis
etter brann ved New Feundland den 16. april 1949.

Til stede : Skipper Marø. For skipsinspektøren møtte besiktigelsesmann
Henning Drevik. For Assuranseforeningen Ishavet møtte
Stein Möller - Christansen.

Dommeren la frem begjæring av 29. april 1949.

Begjæringen ble lest opp og inntas.

Byfogden i Ålesund,
Ålesund.

Brandal pr. Aalesund
Norge.

Herved rekvireres sjøforklaring avholdt i anledning
M/S "Polarbjørn"s forlis ved New Foundland den 16. april 1949.

Ålesund, den 29. april 1949.

fører H. Marø.

Fremsto Henrik Marø, skipper ombord på Polarbjørn, hjemsted, Borgund,
fartssertifikat forevistes, lønn på presentbasis, formantes
og forklarte :

Han la frem utskrift av skipsjournalen for M/S Polarbjørn som
inntas :

Utskrift av skipsjournalen for M/S "Polarbjørn".

25/2-49. Forlater Ålesund for tur New Feundland.

Lørdag 16/4-49.

Fortsetter og bauge innover i kurs retning West. Kl. 01,30 stopper da isen er for treg. West laber bris med tett tåke. Kl. 0300 Blir dem i maskinrommet opmerksom på at det begynner å ryke under kjelen. Dem setter på brandslangene, og vi rigger spyleslangen ned skyletet. Ser en stund ut som man har fått herredømme over ilden. Kl. 6,30 bluser det plutselig opp igjen, og svart tykk rök fyller hele maskinrummet. Det er umulig å være nede uten gassmaske. Vi tømmer alle brandslukningsapparatene. Men da det er vanskelig å komme til der det brenner bak i tunnelen er det til ingen nytte. Maskinisten kommer opp nesten ferdig av røyken, og blir lagt frem på fordekket i frisk luft og kommer seg ganske fort. Røyken står nu opp gjennem skygjelget og lufrør, kolsvart og tykk. Vi begynner eg rydde opp av akterrummet, og bryter hull i skottet frem mot kjelen og begynner å pøse vann ned der. Kl. 7.00 Tilkalles M/S "Illinois" pr. radio for assistanse. Hører fløiten deres i skodda om b.b. Kl. 7,30. Er "Illinois" på siden akterut, og vi får ombord 2 spyleslanger som settes ned i akterrummet. Men nu slår allerede flammene opp gjennom akterluken og antender trehuken på aktermasten. Kl. 07,50 "Illinois" går fra siden. Da man er redd for maskintankene kan explidere. Kl. 08,00 merker en liten eksplosjon og lysmaskinen stopper. Kl. 08,10 anser det for håpløst og gjøre/mere. Overbygget står nu i lys lue. Skipperen beordrer nu alle mann fra borte og ombord i "Illinois". Enkelte av mannskapet hadde fått berget med seg noeget av klarne sine. Ellers ingen ting annet blev berget. Kan nu fra "Illinois" høre og se flere eksplosjoner, flammene står höyt over mastetoppene. Hun brenner helt ned til vannlinjen forut. Kl. 08,30. Blir M/S "Hærøyfjord" av Trondheim tilkalt pr. radio, om hun vil ta med mannskapet hjem. Dem var allerede begynt på hjemveien. Men snudde og kom tilbake og gjennom isen og inn. Går ombord i "Hærøyfjord" kl. 19.30.

Søndag 17/4-49.

Kl. 00.30 går "Polarbjørn" ned da det ikke er stort igjen over vannet

som ikke var brent opp. Kl. 06.00 begynner "Herøyfjord" å gå ut gjennom isen og hjem.

Henrik Marø

M/S Polarbjørn L.D.C.F. bruttedrektighet 324, 33 og fiskerimerke M- 12 - HD. Brannen oppsto under donkeykjelen. Han oppdaget først røyk og vi tok straks brannslangen fram. Vi slo hull på skottet for å kunne pøse vann inn i maskinrommet. Kl. 6 så det ut som vi var delvis herre over ilden, men ilden slo nu kraftigere ut, og vi var nødt til å tilkalle M/S "Illinois" for assistanse.

Med hensyn til brannårsaken har jeg gjort meg opp den mening at den nye oljebrenner muligens kan være årsaken til da den varmet formye oppunder kjelen. Isolasjonen skulle være iorden etter min mening. Fyrgangene var isolert. Utførelsen var foretatt av Liaaens mek. Verksted. Jeg vet ikke hva slags fabrikat oljebrenneren var av. Maskinrommet var isolert etter forskriftene.

Kl. 7.30 kom M/S "Illinois" og den lå til akterut og vi fikk 3 slanger ombord. Men det var forsent å redde båten og flammene sto opp gjennom akterluken. Illinois ble bare liggende et kvarters tid, men da måtte den forlate Polarbjørn da vi fryktet for at maskintankene skulle eksplodere. Det var kapteinen på Illinois som var redd for eksplosjonene og ga ordre til at båten skulle gå fra brannstedet. Polarbjørn hadde 2 brannslukningsapparater, men vi tok dem ikke i bruk før vi hadde tatt på gassmasker. Det var ved 7 tiden.

Etter forespørsel fra dommeren om hvorfor de ikke benyttet brannslukningsapparatene tidligere, svarer skipperen at de trodde slangene ville gjøre bedre nytte så lenge det bare var røyk.

Kl. 8 merket vi en liten eksplosjon og da var det lysmaskinen som stoppet. En ti minutter etter anså vi det for håpløst å gjøre noe mer. Hele overbygget av skipet sto i flammer. Jeg gav da ordre om at alle skulle forlate båten og gå ombord i "Illinois". Mannskapet som holdt til forut fikk reddet noe av tøyet sitt, men de som holdt til akterut mistet omrent alt. Illinois lå omrent en kvartmil fra Polarbjørn

og vi så båten brenne helt opp.

Kl. 8.30 ble Herøyfjord tilkalt med forespørsel om den ville ta med mannskapet fra Polartbjørn hjem. Vi går ombord i "Herøyfjord" kl. 19.30. Ved 24 - 0.30 tiden sank "Polartbjørn".

Kl. 6.00 om morgenen gikk "Herøyfjord" fra åstedet. Alt som var blitt reddet fra Polartbjørn var blitt bragt ombord i "Herøyfjord".

Brannslukningen ble først foretatt av vakten, men i 5 - ½ tiden ble hele mannskapet satt i sving med slukningsarbeidet. Vakten ved maskinen den 16. april var 2. maskinisten, Peder Rebbestad. På dekket var 2. skytteren, Hans R. Brandal. Uframt disse var hele babordvakten, 8 mann på dekk.

Polartbjørn lå på ca. 15 mil misvisende øst for Bell Isle.

Opplest og vedtatt.

Skipperen avgav forsikring på sre og samvittighet.

Bto fram som 1. vitne : Peder Amandus Rebbestad, 37 år gammel

2. maskinist ombord på Polartbjørn, Ålesund, interessert i skibets last, ubeslektet og b uferbunden med skipets neder, fannmæs eg forklarte :

Jeg hadde vakt den natt brannen oppsto på Polartbjørn.

Heg var nede i maskinrummet. Min vakt begynte kl. 12.00, men jeg kan ikke nøyaktig huske når brannen oppsto. Jeg merket først svilukt og litt røyk, varslet straks de andre av mannskapet som hadde vakt, og vi satte igang med brannslanger for å slukke. Røyken var varierende, og en stund så det ut som vi var blitt herre over ilden. Vi tok brannslukningsapparater og alt som vi hadde til rådighet til å slukke med. Jeg sto i maskinen til kl. 25, men da var det blitt så mye røyk at jeg ikke kunne være der lenger. Hele mannskapet kom ned etter tur og deltok i slukningsarbeidet.

Brannårsaken. Da vi kom til isen omkring 10. mars merket vi av og til svilukt i maskinrummet. Vi tok derfor og murte opp et ekstra lag med stein i bunnen av fyrgangen, og etter den tid merket

vi ikke mer svilukt.

Jeg tror ikke at brannen hadde noen forbindelse med den nye oljebrenneren, som var av Gröhlens fabrikat.

Ca. kl. 2 slukket jeg kjelen. Jeg holdt på med noe pakningsarbeide i forkanten av maskinrummet da jeg merket svilukt. Under kjelen var en halvtoms jernplate. Denne var større enn kjelen. Under jernplaten var treverget. Derfra var det røyken kom.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og fratradte.

Sto fram som 2. vitne : Adler Furland, 33 år gammel, 1. maskinist om bord på Polarbjørn, Gåseide, lønn på presentbasis, ubeslektet med skipets reder og skipper, formantes, forklarte :

Jeg ble purret kl. 4.40 av 2. maskinisten som sa at det brent under kjelen. Han fortalte at det var mye røyk og svilukt. Jeg sprang ned og forsøkte å få brutt opp dörken for å få opp jernplaten. 2 slangeble tatt i bruk, og det tok til å minke på røyken. Imidlertid ble det en times tid etter en tykk sterk røyk som veltet ut fra maskinrummet. Det var vanskelig å se hvor det brante på grunn av all røyken. Om ikke lenge hørte vi braking av ild.

Varmen fra kjelen må naturligvis være årsaken til brannen. Det var ingen antydning til røyk eller brann da jeg gikk fra vakt ved midnatt, og maskinen var i full gang da jeg forlet den. Det var asbest under jernplaten som kjelen sto på. Jernplaten var den samme som var blitt benyttet til den gamle kjelen, og den ble ikke epptatt da den nye ble skiftet inn. Det er vanskelig å si om asbesten var dårlig, for da vi brøt opp jernplaten på branndagen var den så våt at men ikke kunne uttale seg nærmere om det. Imidlertid hadde vi 8 dager tidligere brutt opp jernplaten på grunn av røyk i maskinrummet. Asbesten så da ut til å være tykk og solid. Platen var festet med spissbolter. Det var hel bunn i kjelen, som sto ca. 1½ - 2 tommer over jernplaten. Kjelen sto på føtter, og det ble således et tomrom

mellan platen og kjelen, men dette var støpt igjen.

På forespørsel fra Assuranseforeningen Ishavet v/Stein Möller-Christensen opplyser vitnet at båtens last besto av 8199 dyr.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og fratrådte.

Sto fram som 3 vitne : Hans Rekdal Brandal, 33 år gammel, Branndal, 2.

skytter ombord på Polartbjørn, Økonomisk interesert i skipets last, ubeslektet med partene, formantes og forklarte:

Jeg kom på vakt kl. 24. I 3 tiden ble jeg varslet av maskinassistenten som sa at det var brukt ut brann i maskinrummet og at de trengte hjelp til å slukke den. Jeg sendte straks noen mann ned for å hjelpe. Selv var jeg ikke i maskinrummet før senere, men da var det så masse røyk at jeg snudde omrent straks. Mitt før kl. 5 varslet jeg kapteinen og han kom ned straks. Brannslanger og brannslukningsapparat var i orden og ble tatt i bruk.

Jeg har ingen mening om hvordan brannen var oppstått. Jeg var ikke med på å slå hull i skottet, for jeg sto på akterdekket og fylte vannpøser. Skipperen ledet arbeidet. Vi trodde alle at vi skulle klare å slukke brannen.

På forespørsel om hvorfer vitnet som var vakthavende ikke varslet kapteinen straks, svarer vitnet at han ikke trodde brannen var så alvorlig.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og fratrådte.

Rettsvitnet hadde intet å bemerke.

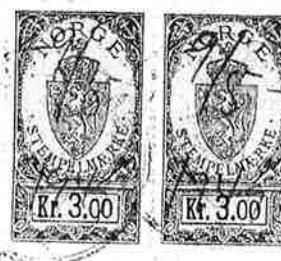
Retten hevet.

Overensstemmende med rettsboka og
det fremlagte bekreftes :

Dagmar Sandvig
kst. dfm.

Til statskassen betalt :
For behandling kr. 10,-
Utskrift & 3 ark
& 2/- avgj.v/stpm. 6,-
Kr. 16,-

-sekstenkroner-



Selfangst på lærarskulen

Av Rolf O. Klepp

Hendingar du opplevde i gutedagane og som i årevis har vore godt arkiverte i hjernebarken, har med åra ein tendens til å kome fram i dagen. Sjølv om du i mellomtida har gjennomlevd ein dramatisk tidebolt i soga vår, er det likevel dei nære og gode minna du tek vare på.

Sjølvsagt kunne eg ta med fleire namn og årstal til det som her vert omtala, men historia ville då misse litt av fråveret som alltid pregar slike attersyn.

Folk flest hadde lite pengar og korleis kvinnene, som hadde ansvar for hushaldet, klarte å skaffe til veges mat til ein stor barneflokk, er enno ei stor gåte for meg.

Soleis kunne eit stort kjøtstykke vere ein dyrebar eignelut for mange. Denne forteljinga handlar om eit stort kjøtstykke. Gjennom tidene har bygda vår fostra mange fangstmenn og fiskarar. I oppveksten min var det difor vanleg når rutebussen kom, å sjå ein mann i bestedressen som skrevande hjelpte bussjåfören av med ei kasse saltfisk, eller rulla ei tønne kobbekjøt av bussen. For dei som dreiv fiske og fangst, var dette eit kjærkome matauk etter endt tur.

Prisane var like usikre som våret. Difor var det slett ikkje sjeldan at dette var einaste utbyttet fiskarar og fangstmenn hadde att etter ein lang og slitsam tur.

Likninga var derimot ikkje uinteressert i desse kassene og tønnene. Slike andeler var nemleg ikkje skattefrie. Heller ikkje den gongen skulle slitarane ha noko gratis. Den vonde spekkfingeren som i lang tid etter plaga den heimkomne, var det derimot ingen som spurde etter.

Men så vart trikinane oppdaga. Selkjøt – eller kobbekjøt som me sa – vart helsefårleg. Dette var i trettiåra.

I dag kan det sjå ut som trikinskremslane hadde som føremål å halde dei andre kjøtprisane oppe. Men fangstfolka lét seg ikkje skräeme. Dei tok heim kobbekjøt som før. For min eigen del kan eg seie at eg i oppveksten åt meir kobbekjøt enn anna kjøt. Far var maskinist på skuta og hadde dermed noko betre tid enn dei andre om bord. Han brukte frivaktene sine til å skjere seg kjøt. Berre dei beste stykka på dyret vart nytta. Mest ettertrakta var luffane, eller sveivane som dei også vart kalla. Men også andre deler av dyret vart brukt.

Konene til desse fangstfolka vart etter kvart reine ekspertar på tillaging av selkjøt. Tennene vassflyg når eg i dag minnest kobbekjøtkakene som mor laga. Men dette var fattigmannskost. Tru det eller ei; me borna skjemdest av å fortelje at med hadde ete kobbekjøt til middag. Ja, det var den gongen.

I dag har selkjøt vorte restaurantmat og vert rekna for å vere ein utsøkt rett. Prisen er deretter.

Men det fanst matsjønglørar også i trettiåra. Ein av dei var Gjertrud, styraren for lærarskulekjøkenet. Når ho og Anna kokke slo hovuda saman i det store skulekjøkenet der dei svære stimkokarane stod, var det få som gjorde dei rangen stridig i matlagninga. Dette kan nok også mange eldre lærarar skrive under på. Sidan me var nærmeste granne til skulen, og mor var omgangsven med Gjertrud, fekk ho smak på selkjøt hjå oss. Dette ville ho prøve på skulen, og ho bad far om å ta med ei tønne neste tur. Han skulle få betaling. Frå før brukte ho å kjøpe ei tønne islandssild når far kom heim etter islandssildefisket.

Far spurde for skjempt kva slag selart ho helst ville ha kjøt av. - Er det fleire sortar då? spurde ho. - Ja, mange slag, sa han og nemnde i fleng ringsel, hettekall, klappmus, blueback, gammalhund, kviting, snadd, piselest og gris. Gjertrud måtte le. - Du får ta det som er best, la ho til.



Selkjøtet var sjølvsagt salta. Difor måtte det vatnast grundig ut før bruk, og helst i rennande vatn. På Engeset var vatn mangelvare, også på lærarskulen. Difor vart Smalelva stundom nytta til utvatning av salta matvarer. No vart ein stor stamp full av selkjøt sett under ein liten foss i elva. Det var kobbekjøtkaker som stod på meneyen. Vaktmeisteren på skulen tok hand om utvatninga. Han var sjølv nyfiken på korleis elevane ville like den nye matretten. Dei fleste som gjekk på lærarskulen i dei dagar, var ikkje utskjemde i matvegen.

Smalelva er lunefull og kan på kort tid vekse frå ein truskuldig bekk til ei fossande elv, noko ho til fulle fekk vise kring 1930. Då tok elva seg nytt far og sette fjøsen som høynde til lærarskulen, under vatn. Bortsett frå nokre grisungar vart heile buskapen berga etter heltemodig innsats av mellom andre voldaguten Øyvind Dahl. Han vart for oss smågutar etter dette den store helten. Me vart aldri leie av å høyre dei vaksne fortelje kor han, ridande på lærarskulegalten, eller Munken som han vart kalla, symde rundt i fjøsen og berga grisungar. Vatnet gjorde ikkje berre stor skade på åker og eng, men også i kjellarane i husa i nærleiken. Heller ikkje vårt hus gjekk klart.

Den gongen var det snø og is som hadde vore årsak til flaumen. No var det ein kraftig regnsvyll om natta som fekk elva til å stige. Resultatet var at stampen med selkjøtet fløynde over. I alle hølar nedetter elva låg selsveivar og sveimde. Her var gode råd dyre, og det vart sett i verk ein storstila redningsaksjon. Gymnastikkklærar Solstad var ein handlingens mann og leia aksjonen. Samtlege klasser på lærarskulen vart jaga i Smalelva for som han sa, å fange selkjøt. Også utanforståande hadde fått teften av at noko uvanleg gjekk føre seg i elva. Til og med ein framand hund tok del i jakta. Bikkja kom opp av elva med eit stort kjøtstykke i kjeften. På lærarskulen fanst det den gongen mange flinke idrettsmenn. Ein av dei var Veiteberg. Han var nok mest kjend som kulestøytar, men var også rask til beins. Veiteberg stod til knes i vatn då han vart var den tjuvaktige hunden. Som ein hinderløpar bykste han or elva og tok opp jakta på dyret. Hunden som nok var dressert til å levebytten til herren sin, la i veg. Det var den gongen mykje skog i området og därleg oversikt. Dei som stod att høynde losen gå i retning Vikebygda. Om lag ein time etter dette kom ein ålsveitt Veiteberg attende. Kjøtstykket han heldt i handa, vitna om at her hadde det vore kamp. Kjøtet såg mest ut som om det var togge og utattspytta. Dette er det verste eg har vore borti, sa han andpusten, ikkje nok med at hunden var uvillig til å gi frå seg kjøtstykket, men trur du ikkje at eg råka ein skjeggete hundeeigar som meinte det var han som hadde gjeve hunden kjøtbiten. - Men kva tid byrja dei hækne vikebygdingane å føre gardshundane med selkjøt? spurde Veiteberg. - E det kobbekjøt då? spurde hundeeigaren monaleg spakare. Og med felles hjelp lukkast det å rive den store selsveiven frå det blodtørstige dyret. Sjeldan har det vore slik kamp om dette nedvurderte næringsmiddelet som no under eit tuntre på Rotevatn.

Historier som dette går fort i gløymeboka på ein stor læreanstalt. Bygdefolket på Engeset minnest slike hendingar og liknande. Ein elev på den omtala skulen var busett hjå oss i skuletida. Han fekk høyre historia og valde henne til norskstilen sin. Truleg var dette eit godt val for han fekk karakteren S for stilten som fekk tittelen: Selfangst på lærarskulen.

(Artikkelen er tidlegare brukt i boka -du store tid! og er brukt etter avtale med forfattaren).

Rosinposen

Turane på ishavet var ofte langvarige, dei kunne vare i fleire månader. Og det var ikkje rart at skipper og mannskap tenkte på dei heime og lengta. Og ein sunnmørsskipper fekk ein gong på heimturen spørsmål om korleis han greip det an når han kom heim. -Du har huset fullt av ungar, så det er vel ikkje så lett å få vere i fred med kona då? - Åh, sa skipperen, eg he med meg ein pose rosiner til borna som eg tøme ut over stovegolvet!

Ishavskvelden 17. oktober.

Eventyraren Per Johnson i storform.

Denne programkvelden under Hareidsstemna er etablert som ein fast tradisjon. Og mange store namn har stilt opp i dei ti åra dette har pågått.

Mange gode foredrag har vi høyrt. Men det spørst om ikkje årets foredragshaldar tek kaka.



Vi må slett ikkje gløyme Ulstein mannskor som song vakkert og stemningsfullt; heller ikkje trubaduren Ronald Øvreli med sine stillferdige, melankolske viser; heller ikkje Leiv Arne Grimstad sitt kåseri der han forklarte ulike maritime ord.

Men hovudpersonen var eventyraren Per Johnson. Det var nok han folk var komne for å høre jamvel om han for mange enno er lite kjend. Lokalet var fullsett. Og Per skuffa ikkje. I nærmere to timer fortalte han frå livet sitt i polarområda – utan manuskript! Per viste seg å vere ein kar som kan fortelje på ein humoristisk, jovial og uformell måte som fanga tilhøyrarane.

Han fortalte korleis det heile tok til i 1962. Lik mange jarnaldringar var han rastlaus og ville finne på noko spennande i sommarferien. Ein dag vasa han seg inn på ein aviskiosk og stal seg til å lese i Sunnmørsposten. Tilfeldigvis stod der ei annonse der *Signalhorn* sökte etter messegut.

Han heiv seg rundt og skreiv ein søknad, men straks han hadde postlagt søknaden, forstod han at han ikkje hadde ein sjanse til å få jobben. Dermed tok han toget til Åndalsnes, buss derifrå til Ålesund og sidan båt til Brandal. Og på kontoret til Martin Karlsen A/S i Brandal var han så heldig at han trefte skipper Bjarte Brandal som var innom. Og der og då fekk han jobben som messegut. Dette var starten på Per Johnson sitt eventyrlege polarliv. Og det var starten på eit varig vennskap med Bjarte Brandal.

Sommaren etter var han lettmatros på *Signalhorn*. Styrmann den sommaren var Moldskred-Sverre. At Per var med på Bjørn Staib sin Nordpol-ekspedisjon som hundekøyrar – og levde i fleire månader blant inuitane på Grønland, vart eit godt gunnlag for hans vidare utvikling som polarmenneske.

Då Caltex starta leiteboring på Blåhuken, var Per med. Og han vart att på Blåhuken som vaktmann då leiteboringa var slutt. Etter militærtjeneste og nokre år på Göteborg Tekniske sette han så igjen kurset mot nord.

Per var med då *Harmoni* henta moskus på Grønland i 1969, før han tok to år som isbjørnjeger på Svalbard. Så blei isbjørnen freda. Men Per var ikkje ferdig med Svalbard. Han kjøpte seg sagbruk og skute og tok til å sage drivtømmer der oppe. Men det tok tid å få inn pengane, for å skaffe kontantar, selde Per is til rekelfløten; is som han samla med ein sildehov og knuste i ei kvern.



Per på Ishavsmuseet. Foto: Gunnar Wiik

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7

I 1974 forliste Per med *Ove-Jan* på veg til Noreg. Det var eit dramatisk forlis. Etter om lag seks timer i redningsfløten vart dei berga av trålaren *Andenesfisk II*.

Året etter kjøpte Per *Sandsvalen* og dreiv med frakt og litt saging på Svalbard. Noko som Per ikkje nemnde i foredraget, var at forfattaren Jon Michelet kom til Svalbard i 1976 og mønstra som matros og styrmann på *Sandsvalen*. Det var etter det Michelet skreiv den vidgjetne og filmatiserte romanen *Orions belte*. Mykje av Per sitt eventyrlege polarliv er å finne mellom permane i *Orions belte*.

Per Johnson fortalte at han ikkje lenger kjenner suget etter Svalbard. Polarbasilien har på ein måte sleppt taket. No lever han og kona Amy eit stilt liv på øya Helgebostad i Hitra kommune. Dei har nokre dyr, fiskar i sjøen og i nokre vatn. og Per driv sagbruket som ein gong stod i Hjorthamn på Svalbard.

Så mange foredrag om opplevingane sine i nord har han visst ikkje halde. Det kan vel hende det vert fleire etter dette.

The advertisement features a photograph of a young boy sitting on a wooden dock by a lake, wearing a life vest and holding a rope. A blue buoy is visible in the water. In the background, there's a wooden boat and some trees. The logo for 'moretrygd-vb' is in the top right corner, and the text 'www.moretrygd-vb.no' is on the right edge. The main text 'Sjøforsikring – med lokal forankring' is in the bottom left, and 'Komplette forsikringsløsninger på sjø og land' is at the very bottom.

Sjøforsikring
– med lokal forankring

Komplette forsikringsløsninger på sjø og land



ÅLESUND
Kongens gate 23
Postboks 98 Sentrum
6001 Ålesund
Telefon 70 10 12 50
Telefax 70 10 12 51
alesund@moretrygd-vb.no
www.moretrygd-vb.no

VOLDA
Holmen 7
Postboks 332
6101 Volda
Telefon 70 05 97 50
Telefax 70 05 97 59
volda@moretrygd-vb.no
www.moretrygd-vb.no

FOSNAVÅG
Vågspllassen
Postboks 250
6099 Fosnavåg
Telefon 70 08 12 80
Telefax 70 08 12 81
heroy@moretrygd-vb.no
www.moretrygd-vb.no