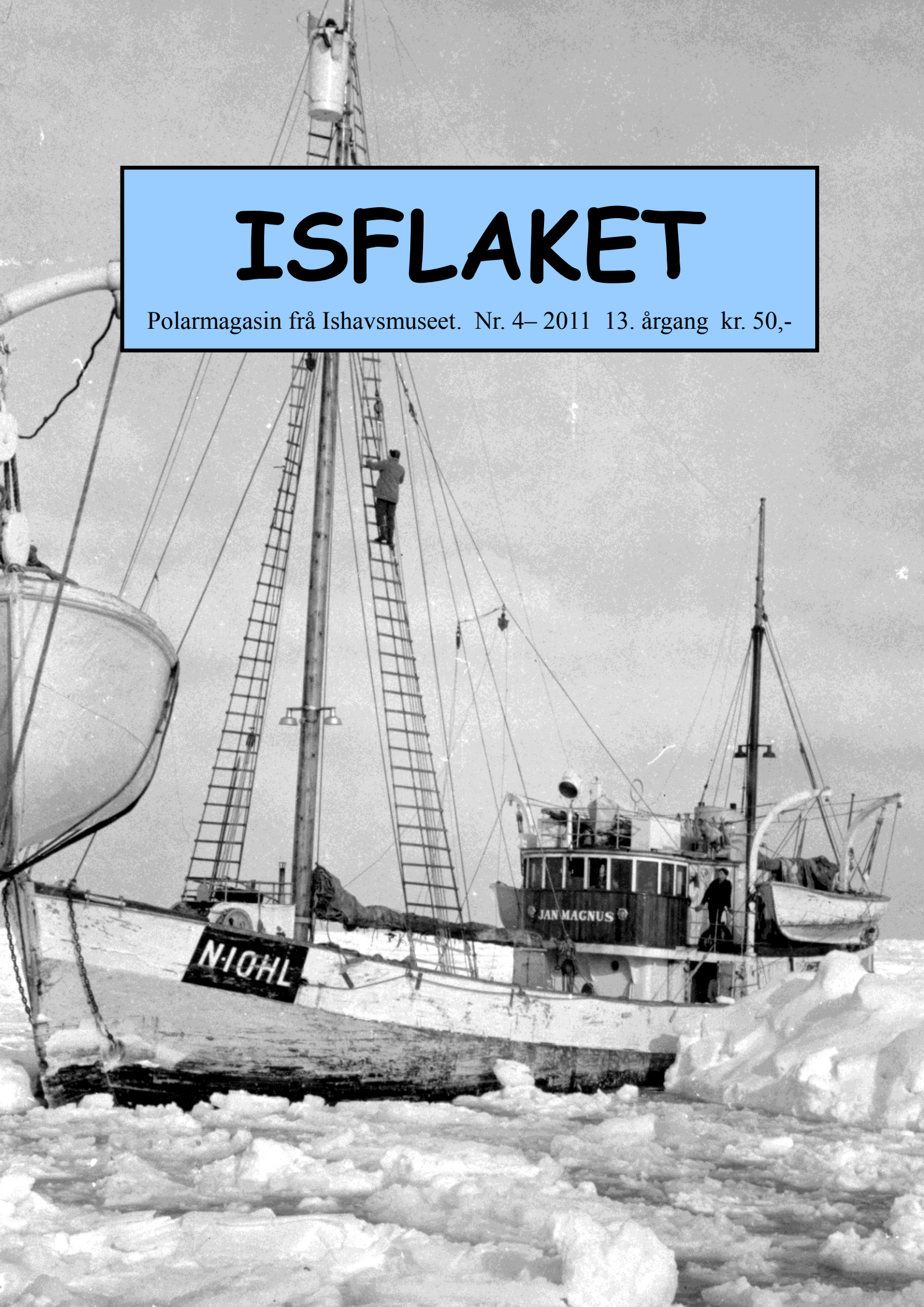


ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 4– 2011 13. årgang kr. 50,-



Leiar:

Dei første på Sørpolen



Roald Amundsen, Olav Bjaaland, Helmer Hanssen, Sverre Hassel og Oscar Wisting nådde polpunktet for hundre år sidan i desse dagar, den 14. desember 1911. Dei var dei første til å kome fram til det sørlegaste punktet på kloten, og dei hadde vunne det nerveslitande kappløpet med briten Robert Scott.

Mennene brukte mykje tid på å avklare at dei faktisk var på rett stad. Dei oppretta ein base på polpunktet som fekk namnet Polheim. Dei sette opp telt og planta det norske flagget.

I fire dagar såg dei etter britane, men ingen var å sjå. Amundsen og mennene hans reiste då frå Polheim. Dei let etter seg i teltet ein del ting dei ikkje lenger hadde bruk for. Og Amundsen la att to brev han hadde skrive; eitt brev stila til kong Haakon i tilfelle dei skulle kome vekk på tilbaketuren og eitt til Scott der briten høfleg vert beden om å levere Amundsen sitt brev til den norske kongen.

Då dei kom attende til Framheim, uttalte Amundsen at det hadde gått som ein dans. Dei hadde gått opp i vekt og hadde knapt nok eit gnagsår etter ein skitur på 3000 km i bitande kulde og i høgder på over 3000 m. Dei hadde sagra i det store kappløpet. Likevel, var det så enkelt?

Etter eit mislukka forsøk starta mennene kursen mot Sørpolen den 20. oktober 1911, fem menn, fire sledar og 52 hundar.

Først den flate barrieren, så den harde vegen opp fjellet, til sist det høge polplataet. Amundsen stolte på hundane, metoden og utstyret. Sjølv hadde han røynsle frå liknande forhold på tidlegare ferder.

Han visste kor viktig det var at maten var rett samansett. Men han var uviss på menneskapet

sitt. Dei var urøynde. Han visste ikkje sikkert om dei ville stå i mot påkjenningane. Og Amundsen var uviss på kva for terreng som ville møte dei. Han visste ikkje meir enn det Shackleton hadde skrive om sine erfaringar i 1909 då han laut snu før han kom til polpunktet.

Men dei største vanskaner på turen mot sør var etter alt å dømme slitasjen på Amundsen. Han var svært uroleg for kappløpet med Scott, redd for å tape. Humøret hans skifte mykje, nervane var slitne tynne som sigarettpapir.

Mennene kjempa seg opp dei bratte fjella som Amundsen gav namnet Dronning Mauds Fjeldkjæder. Dei slakta kring halvparten av hundane. På denne staden som dei gav namnet «Slakteren», laga dei eit depot. Wisting serverte hundekoteletter. Menn og hundar åt seg mette.

Ti dagar etter at dei slakta hundane stod dei faste i eit terreng med mykje brear. Skulle dei tape kappløpet likevel? Hassel skriv i dagboka si om sjefen si sinnsstemning i denne fasen, to dagar før dei når polpunktet: “Man skulde jo tro mannen måtte ha en skrue løs”. Dei såg heile tida etter spor av Scott sine menn. Dei visste at all ære ville falle på den som nådde Sørpolen først.

Der er mange grunnar til at Amundsen vann kappløpet mot Sørpolen for hundre år sidan. Amundsen sjølv samanfatta det enkelt slik: grundige førebuingar og logistikk. Vi kan vel legge til trekkhundar og ski.

Dette er siste nummer av bladet dette året.

Vi ønskjer alle våre lesarar og skribentar ei god og fredeleg julehelg og eit godt nytt år!

Brandal 13.11.2011

Finn Sindre Eliassen, redaktør.

Isskruing

V/Helge Ødegård



Rett før krigen tok "Isflora" til å bli litt mjuk i baugen. Ein dag dei hadde litt hard bauing i isen, sat der ein kar på benken og drog på seg kleda. Karen hadde ei underbukse som var sund i skrittet. Medan han sat slik, fekk skuta seg ein hard støyt frå styrbord. Ei sprekk i benken opna seg, og litt skinn av taska gleid ned i denne sprekken. Så fekk skuta seg ein trykk frå babord, benken small saman, og mannen var fast. Du verda for eit skrik og skrål det vart. Dei forsøka med litt av kvart for å få mannen fri. Forsøka var vel gjort meir eller mindre med god hensikt. Det var litt av eit syn å sjå kor han streva og sleit. Ein av karane kom med kniv og ville skjere, men då vart det panikk. Han sleit seg lause. Mannen fekk ein del blåmerker, og hadde vanskar med å gå dei første dagane. Det kom seg etterkvart, det var berre skinn som kom i klemme, så skaden var liten.

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

Redaksjon: Finn Sindre Eliassen, redaktør.

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

Opplag 700. Årskontingent / abonnement kr. 200,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 500,-

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.com/aarvak

Forsidefoto: Jan Magnus i Vesterisen. Foto: Bjørn Berland.

ISSN 1891-9480

Innhald

Ishavsfangst frå Møre	Side 4
Magnar Aklestad	Side 8
Jul på 77 grader nord	Side 25
Spanande ishavskveld	Side 28
Einar Holm, sjømann	Side 31
Skuter som forliste-22	Side 41
Helsing frå styreleiar	side 48
Skutenamn del 4	Side 49
Roald Amundsen	Side 55
Frå arkivet, Devold	Side 60
Nytt frå Ishavsmuseet	side 65
Jubileumsgåve	side 66
Frå bokhylla, Nansen	side 67
Til Aust-Grønland	side 52
Nye polarbøker	side 69
Fridtjof Nansen	side 71

Ishavsfangst fra Møre før år 1900.

Av Kjell - G. Kjær, Torsvåg, 9136 Vannareid
kkjaer@online.no

Da de tre galeasene fra Møre *Minna*, *Sleipner* og *Nils Liaaen* i mai 1898 ankret opp i Tromsø og fangstledere kom ombord var det et ledd i en utvikling. Ishavsfangst fra Møre hadde da allerede pågått i nærmere 30 år. Det finnes dokumenter som bekrefter denne utviklingen og nedenfor har jeg forsøkt å lage en enkel oversikt.



Minna. Foto: Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

Hvitfiskboomen 1869 - 1873.

I årevis snakket man i ishavsmiljøet om det kjempekastet som Christian Fredrik Wisløff og mannskapet på *Fiskaren* av Ålesund gjorde i Busekeila i Isfjorden i 1871. Da mannskapet stengte nota fikk de hele 121 hvitfiskhval i et

eneste kast (Paul Bjørvig manus "forskjellig", Norsk Polarinstitutt). Spekket ble pakket i tønner og det verdifulle skinnen ble saltet i rommet, mens resten av dyreskrottene ble liggende igjen på land.

Fangst av hvitfisk med not ble innledet i 1869 av kaptein Albert Pettersen fra Bergen. Han utrustet to jekter med landnot etter hvitfisk. I tillegg hadde ekspedisjonen to forsyningsfartøyer. Det ble en suksess. De fire skutene leverte til sammen 510 hvitfiskhval i Tromsø. Dette var starten på hvitfiskboomen. I 1873 var det nesten slutt pga overfiske, da hadde en flåte fra hele Kyst – Norge i løpet av fem år fanget mer enn 6000 hvitfisk i fjordene på Vest-Spitsbergen. Hvor stor deltakelsen var fra Møre i denne periode er vanskelig å si pga av manglende kilder (Kjell - G. Kjær: *Serial slaughter: the development of the north Norwegian sealing fleet: 1859-1909*, Cambridge University Press 2011).

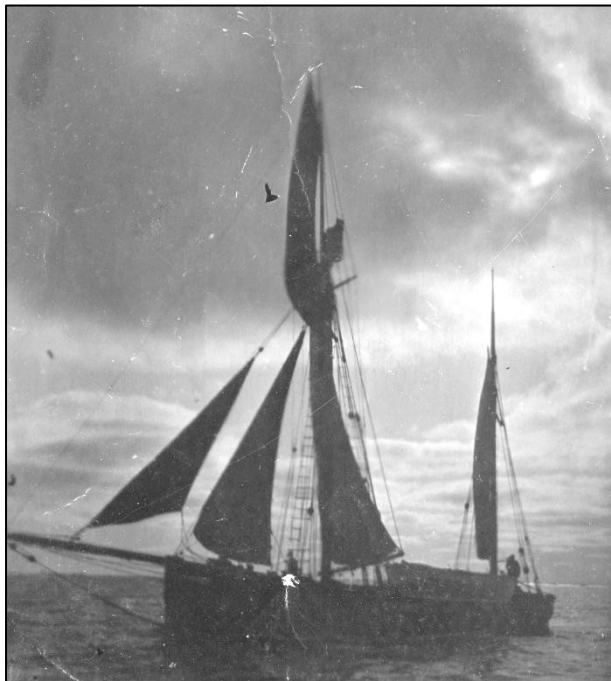
I 1876 skrev ishavsskipper C. F. Wisløff, føreren av galeasen *Springeren* til reder F. Hanssen i Ålesund. Brevet er skrevet i Bellsund og ble sent til Ålesund med jekta *Thekla* ført av Odin Hansen. Wisløff skriver at årets fangst er blitt hindret av is og dårlig vær, men at *Springeren* har inne 30 hvitfisk, 55 reinsdyr, 3000 stk. torsk, 8 kobber og 2 tønner stappet med ederdun. Han tilføyer at de blir på Spitsbergen en 14 dagers tid for den beste jakta har ikke startet enda. Sannsynligvis referer han til reinsdyrjakt (Brev fra Wisløff til Hr. Konsul Hansen dater Bellsund i Spitsbergen 19. august 1876, Nasjonalbibliotekets håndskriftsamling, MS3666:A, Oslo)

Torsk erstatter sel.

I 1874 startet en ny boom på Vest-Spitsbergen, torskeboomen. Den varte helt til i 1882. Året etter forsvant torsken fra Spitsbergen uten forvarsel, - og en flåte fra hele landet gjorde bomtur. Under torskeboomen fanget mannskapene på fartøyene også sel, samlet inn dun og gikk på reinsdyrsjakt. Torsken ble saltet i rommet, mens leveren ble pakket i tønner.

Det har vært vanskelig å finne dokumentasjon på hvor stor Møre sin deltagelse i ishavsfangsten var i denne periode, men utseilingslistene som ble trykket i Tromsø

Stiftstidende viser en betydelig deltakelse. I oktober 1881 skriver *Ålesund Avis* at jektene *Haabet* og *Aurora* har kommet inn fra Spitsbergen med 10.000 stk torsk hver og at skøytene *Prindsen* og *Festermøen* har levert henholdsvis 7000 og 8000 torsk tatt ved Spitsbergen. I tillegg har *Gideon* og *Elida* levert 76 hvitfisk, en del ederdun og reinsdyrkjøtt.



Minna. Foto: Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

I 1882 skriver skipper B. Mikalsen på skøytegaleasen *Springeren* av Ålesund en rapport til rederen F. Hanssen. Rapport er fra en fangsttur til Danskøya og Bellsund på Spitsbergen. *Springeren* fikk skade i sammenstøt med is og måtte lense unna til Hammerfest hvor skaden ble delvis utbedret. Rapporten er underskrevet av mannskapet. Alle ombord unntatt skipperen har samme etternavn: Hovde ("Uddrag fra Journalen holden om bord i Skøyten *Springeren* paa reise fra Aalesund til Spitsbergen", Nasjonalbibliotekets håndskriftsamling MS3666A, Oslo).

I skipsjournalen fra jekta *Marie* av Tromsø skriver skipper Knud Johnsen i 1882 at fangstjekta *Fremad* av Kristiansund, ført av J. Knudsen, gikk på grunn i Isfjorden den 15. september. *Marie* (K. Johnsen) kom til assistanse og mannskapet hjalp til med å lempe

200 tønner salt over bord før *Marie* grei å trekke fartøyet av grunn, uten synlige skader (*Marie* loggbok 1882, Nasjonalbibliotekets håndskriftsamling, MS3905, Oslo).

Den tyske selfangstflåten i Kristvik.

Fra 1870 til 1876 hadde Tyskland verdens mest moderne selfangstflåte. Det som var spesielt var at denne flåten var stasjonert på Møre, i Kristvik ved Kristiansund. Flåten tilhørte Deutsche Polar-Schiffgeschäft i Bremerhaven. I Kristvik hadde det tyske selskapet etablert et stort trandamperi, en tønnefabrikk og en flåte som bestod av 12 isgående fartøyer. De fleste var tremastere, men flåten talte også fire tomasterskonnerter. Kapteinene på disse fartøyene var fra Tønsberg og Tromsø. Det mangler mannskapslister, men det er rimelig grunn til å tro at en del av mannskapet var fra Møre. Flåten ble i 1877 solgt til Russland og Canada (*Tromsø Stiftstidende* 14. mars 1878).

Fartøyer fra Kristiansund på fangst i Hvitsjøen og ved Novaya Zemlya.

I 1887 førte skipper Andreas Jensen i loggboka på jekta *Diana* av Tromsø at han og skipperen på galeasen *Cecilie Malene* av Tromsø den 27. juni hadde snakket med jekta *Alf* av Kristiansund i Hvitsjøen. Norsk Fiskeritidende melder at *Alf* av Kristiansund hadde et mannskap på 10 og var på 36 tonn. Jekta seilte ut fra Hammerfest den 9. juli og returnerte 20. september med 30 hvalross, 200 sel, 100 storkobber, 5 isbjørn og flere tønner spekk. *Alf* av Kristiansund var på fangst i Hvitsjøen og Novaya Zemlya også i 1888. Fangsten ble levert i Hammerfest (*Diana* loggbok 1887, Nasjonalbibliotekets håndskriftsamling, Oslo).

Samme år drev jekta *Enigheden* av Kristiansund fangst ut fra Tromsø, men dessverre forliste jekta ved Novaya Zemlya. *Enigheden* ble ført av Peder Leonard Henriksen fra Balsfjord. Jekta hadde 170 storkobbeskinn og 100 tønner spekk ombord da fartøyet gikk ned. Mannskapet ble funnet av *Cecilie Malene*, ført av Magnus Arnesen (Norsk Fiskeritidende 1888). I 1893 mønstret Peder L. Henriksen på Nansens *Fram* som styrmann.

Bottlenose også kalt nebbhval.

I 1888 drev en flåte på 26 skip fangst av bottlenose på feltet sørøst for Jan Mayen. De fleste fartøyene var fra Tønsberg, Sandefjord og Arendal. I denne flåten var det ett fartøy fra Ålesund. Det var dampskonnerten *Ragnvald Jarl*. Sistnevnte var på 145 tonn og fanget 32 hval. Året etter var *Ragnvald Jarl* igjen på bottlenosefeltet. Resultatet ble 35 hval som gav 313 tønner spekk (Norsk Fiskeritidende 1889-1890).

Rundt 1895 skjer det en overraskende utvikling. Da ble de fleste bottlenoseskutene fra Tønsberg og Arendal solgt til Ålesund og innen år 1900 er Ålesund blitt Norges ledene ishavshavn for bottlenosefangst (Marineskipet *Heimdals* loggbok 1893 – 1900, Marinemuseet, Horten).

I 1892 forliste jekta *Elida* av Tromsø, ført av Oluf Mæhle, ved Spitsbergen. Mannskapet ble tatt opp av *Freya* av Kristiansund, ført av ishavsskipper Ingebrigt Ingebrigtsen fra Tromsø. Fartøyene drev håkjerringfiske på Vest-Spitsbergen (Tromsø Tollsted Vaktjournal 1892).

I 1893 møtte ishavsgaleasen *Colibri* av Tromsø tremasteren *Ragnvald Jarl* av Ålesund under fangst ved Novaya Zemlya. Ishavsskipper Edvard H. Johannesen førte i loggboka at han var fortvilet fordi stimbarken *Ragnvald Jarl* fulgte etter han også under fangsten i Vestisen. Heldigvis kom tåka. Da den lettet var de alene, - omgitt av sel (*Colibri* loggbok 1893, Nasjonalbibliotekets håndskriftsamling).

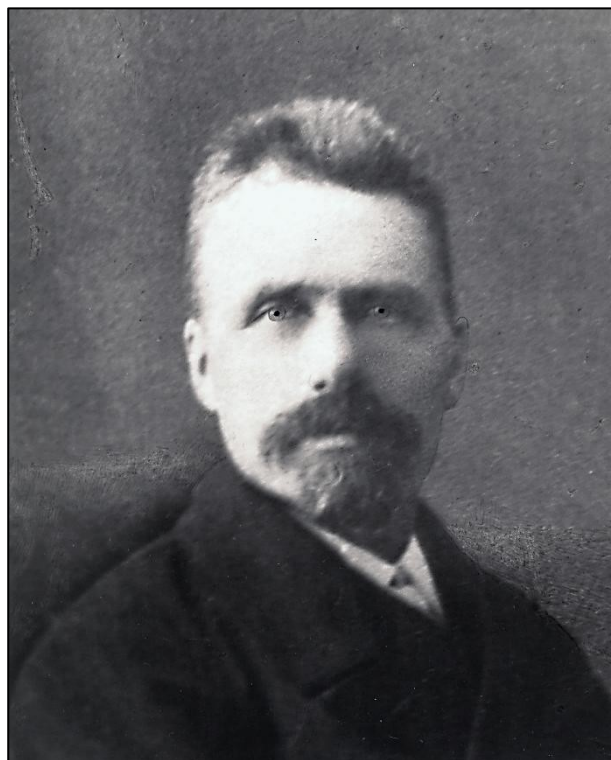
I 1894 var *Ragnvald Jarl* av Ålesund ekspedisjonsskip for den amerikanske polfareren Walter Wellman. Fartøyet ble ført av ishavsskipper Johannes Bottolfsen fra Tromsø. *Ragnvald Jarl* forliste ved Walenøya (Johannes Bottolfsens dagbok, Norsk Polarinstitutt).

Da Fritjof Nansen startet på sin berømte ferd med *Fram* i 1893 var bottlenosefangeren *Urania* av Ålesund, ført av kaptein Knoff, med å la ut kulldepot ved Novaya Zemlya. *Urania* var rigget som kuttergaleas og var på 29 reg. tonn. Kullasta ble tatt inn i Bønnøy. Flere fartøy fra Nord-Norge la ut depot for *Fram*, men *Urania* var heldig. Da de nådde depotet lå *Fram* der og lastet og kullasta kunne losses

direkte ombord i *Fram*. *Urania* tok med post fra Nansens ekspedisjon som ble postlagt i Norge. Den 20. september var *Urania* tilbake i Tromsø og leverte 45 sel, 10 storkobber og noen tønner spekk. Møringene hadde benyttet anledning å drive selfangst (Tromsø Stiftstidende 6. juli og 3. september 1893/ Norsk Fiskeritidende 1894).

Starten på selfangsten fra Møre.

Den skipperen som innledet den moderne selfangsten fra Møre var sannsynligvis Severin Brandal, føreren av galeasen *Nils Liaaen*. Skuta var på fangst i Vestisen i 1897 det skriver Waldemar Kræmer fra Tromsø i sin dagbok. Kræmer var mannskap på fangstjekta *Siggen* av Tromsø. Han skriver at ekspedisjonslederen ombord i *Nils Liaaen* var Nils Nicolay Nilsen og skytter Joackim Trosta fra Troms (Waldemar Kræmer dagbok, Waldemar Inderøy, Stavern). *Nils Liaaen* leverte fangsten i Hammerfest både i 1897 og 1898.



Severin L. Brandal.

Etterspørsel fra sykkelindustrien.

Men tilbake til 1898. I mai kom galeasene *Minna*, ført av Petter Brandal, *Sleipner*, ført av Jonas Fuglevik og *Nils Liaaen*, ført av Severin

Brandal til Tromsø. Vi vet at skutene *Minna* og *Sleipner* drev fangst ved Nordaustlandet fordi begge skutene rapporterte etter at de returnerte til Tromsø at de hadde observert inne i isen noe som kunne være ei mast med barduner fra ei forlist fartøy. Det viste seg at dette var ei signalmast med stag satt opp av den svenske gradmålingsekspedisjonen (*Tromsø Stiftstidende* 15. og 18. september 1898).

Fangstleder med *Minna* var harpuner Kristian M. Sørensen, senere en kjent ishavskipper i Tromsø (Utdrag av Tromsø og omegn sjøfartshistorie 1926). Fangstleder med *Sleipner* var harpuner Nils Andreas Mathisen fra Svartnes i Balsfjord, også han ble senere ishavsskipper og reder i Tromsø.

Hvorfor valgte skutene fra Møre Nordaustlandet som fangstfelt i 1898? Det kan ha sammenheng med at det gikk ut melding til kjøpmennene som var involvert i ishavsfangst om at engelske importører betalte skyhøye priser for hvalrosshud, spesielt huden på store hanndyr. Etterspørselen kom fra sykkelindustrien i England. Hvalrosshud ble brukt som sykkeldekk (Brasil Lubuck: *Arctic Whalers* side 434).

Det viste seg at hvalrossen var nærmest utryddet ved Nordaustlandet pga av overfangst. Ishavsskipper Ole Hansen fra Hammerfest skriver i sine erindringer at han oppsøkte alle de kjente hvalrossplassene fra Moffen, via Nordaustlandet til Storøya i 1898. Resultatet var nedslående kun 13 hvalross (Ishavsskipper Ole Hansen: *Erindringer*, manus, Norsk Polarinstitut).

Hva ble fangsten til Møreskutene i 1898: *Minna* og *Sleipner* leverte sine fangster i Tromsø. Fangsten til de to skutene ble også tatt i Vestisen, Nord-Spitsbergen og Nordaustlandet. *Minna* leverte 30 hvalross, 132 storkobber, 327 sel, 2 levende og 8 døde isbjørn, 7 reinsdyr og 150 tønner spekk, mens *Sleipner* leverte: 139 storkobber, 232 sel, 22 klappmyss, 4 isbjørn, 60 kg dun og 85 tønner spekk. Sammenlignet med andre fartøyer var det en gjennomsnittsfangst. I midten av oktober kom *Nils Liaaen* til Tromsø etter å ha levert

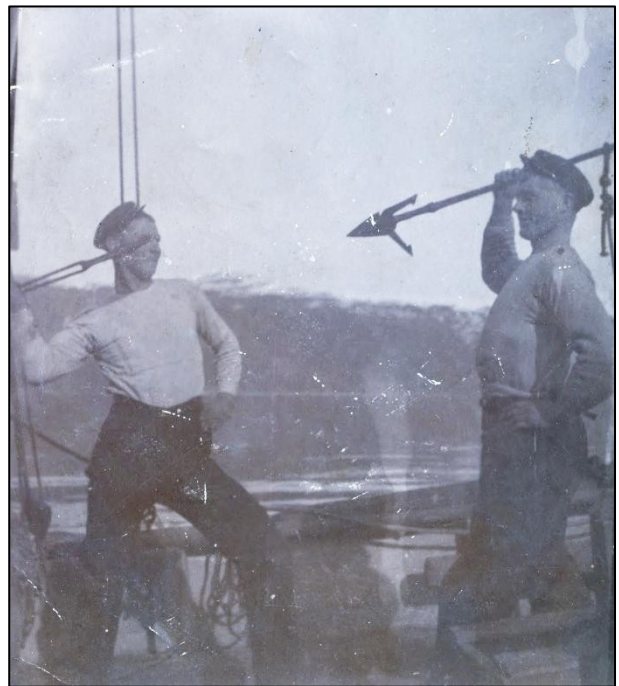
fangsten i Hammerfest (*Norsk Fiskeritidende* 1899 / Tromsø Tollsted Vaktjournal 1898).

I mai 1899 kom en flåte fiskefartøyer fra Sunnmøre til Tromsø. Det var *Rolf* ført av K. Brandal, *Kvikk* ført av R. Brandal, *Grey*, ført av O. Brandal, i tillegg var det Ålesundskutene *Fritjof* og *Vaarulf*. Flere av skipperne kom til å prege norsk ishavshistorie de neste årene (Tromsø Stiftstidende 7. mai 1899).

(I ein epost har Kjell Kjær sendt følgjande tillegg til artikkelen ovanfor:)

I 1899 førte Severin Brandal Nils Liaaen til Novaya Zemlya, mannskapet på *Sleipner* ført av J. Fuglevik gjorde storfangst på rekordtid i Østisen, mens *Minna* gjorde en brukbar tur til Vestisen og Spitsbergen.

Dette er ganske interessant for det viser at møringene drev fangst uavhengig av hverandre i denne "pionertiden". Det hører med til historien at da *Sleipner* kom nedlastet inn til Tromsø fra Østisen var alle skinn uspekket, men hjelpsomme nordlendinger gikk om bord og hjalp karene fra Sunnmøre med spekking.



To ukjente karar med harpun på *Minna* i 1900. Foto: Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

Magnar Aklestad – Storskipper og globetrotter frå Bondalen

Av Magnus Sefland

Ishavsfolk frå fjordane og dalane: På Sunnmøre var Brandal/Hareid, Tjørvåg og Vartdal ishavsbygdene. Saman med Ålesund som utrustingshamn utgjorde desse stadane tyngdepunkta i ishavsdrifta frå Sunnmøre. Men utan ishavsfolk frå fjordbygdene og dalane ville ikkje ishavsdrifta frå Sunnmøre ha vorte det den vart. Dei viktigaste fjordbygdene i denne samanheng var Hjørundfjord, Ørsta, Volda, Dalsfjord, Syvde og Vanylven. Dette sagt utan å nedvurdere innsats frå folk frå andre bygder og distrikt.



Magnar Aklestad. Fotoutlån: Magnar Aklestad.

Ishavsfolk frå bygdene var oftast gutar og menn oppvaksne på gardsbruk. Dei hadde godt kjennskap til stell av dyr, også avliving av dyr. Dei var vande med årleg slakting av husdyr på gardane og jakt – særleg hjortejakt – i skog og fjell. Dette var kunnskapar som dei tok med seg til fangst på ishavet.

Eit særleg interessant fenomen er at ishavsnæringa rekrutterte folk også frå bygder som ligg eit stykke frå sjøen og frå gardar heller langt til dals. Slike bygder er Dalsbygd i Dalsfjord, Åmdalen og Follestadalen i Ørsta, Austefjord-dalen i Volda og Bondalen og Skjåstaddalen i Hjørundfjord. Også frå Oppstryn, Hornindal og Hjelmelandsdalen på andre sida av fylkesgrensa kom ein og annan ishavsmannen.

Hjørundfjord: Fram til 1964 var Hjørundfjord eigen kommune. Busetnadane i Hjørundfjord består av ei rekkje bygder blant høge fjell langs fjorden. Og som eigen kommune var Hjørundfjord mykje basert på fjord og båt som framkomstmiddel. Unntak frå dette mønsteret var dei litt lengre dalføra Skjåstaddalen og Bondalen. Før privatbil vart allemannseige, vegane og ferjesambanda betre, var rutebåten til Ålesund det viktigaste framkomstmiddelet. Hjørundfjord var meir orientert mot Ålesund enn mot Ørsta, som seinare vart kommunesenter i den samanlåtne storkommunen. Meierikaia i Ålesund var eitt av dei aller viktigaste trafikknutepunkta for hjørundfjordingane.

Hjørundfjord vart slått saman med Vartdal og Ørsta til felleskommunen Ørsta i 1964. Etter kvart fekk felleskommunen fleire ordførarar som kom frå Hjørundfjord. Privatbil var i ferd med å bli allemannseige. Trafikk gjekk meir med bil og ferjer, i staden for med rutebåt på fjorden. Hjørundfjord vart meir orientert mot kommunesenteret Ørsta. Rutebåten på Hjørundfjorden slutta å gå i 1966. Dette snudde nokså mykje opp-ned på kommunikasjonane.

Ishavsveteranar frå Hjørundfjord: Ishavsfolka frå Hjørundfjord var mange. Ein del av dei budde der store deler av livet. Andre vaks opp og hadde namn frå Hjørundfjord, men budde mykje av livet andre stader. Ein av den siste typen var skipper Peder Trandal. Han vaks opp på Trandal, men busette seg på Gåseid i Borgund. Andre hjørundfjordingar som var skipperar og skyttarar var Lars Saure og fleire blad Rønning. Underordna ishavsfolk fanst i dei fleste bygder. Men Bondalen og Viddal var kanskje dei hjørundfjordbygdene som merkte seg litt ut. Også på eigarsida hadde hjørundfjordingar framstående posisjonar. Edvard Leira frå Leira vart ein av leiarane i Rieber (Vollan 1951).

Som representant for alle dei menige hjørundfjordingane på ishavet er det freistande å nemne Ole Viddal. Han var med ishavsskuta Brandal i Vestisen i 1949. På heimtur frå Vestisen kom Brandal til og var med på berginga av folk frå Herøyfjord ved forliset utanfor sunnmørskysten. Om bord i Brandal

halte dei folk over frå havaristen med line. 'Ole halte dei gjennom sjøen som om det var småtorsk', har Magnar Aklestad muntert fortalt om Ole Viddal. Hjørundfjordingar som ikkje var på sjøen eller ishavet, arbeidde ofte på sjøbuene i Ålesund, på Ellingsøya, Fiskarstranda og andre stader mykje av vintrane.

Magnar Aklestad – oppvekst og ungdom:

Magnar Randulf Aklestad vart født på Aklestad i Bondalen i 1936. Aklestad-gardane ligg to og ein halv kilometer frå sjøen. Frå Magnar sin heimegard kan ein så vidt sjå fjorden. Generasjonen før Magnar – blant andre far hans – var nokså mannjamnt på sjøen. Far til Magnar var fiskar, han var både på storsildfiske på kysten og på sildefiske ved Island.

Lokalmiljøet i Bondalen var yrkesmessig orientert også mot sjøen. Frå grannegarden på Aklestad kom Karl Aklestad. Han dreiv ishavet og var blant anna med Malula av Haugesund i Kvitsjøen og Stretet rundt 1930 (Nautvik: personleg fråsegn).

Også frå gardane lengst framme i Bondalen kom det ei rekkje ishavsfolk. Frå Frøland, om lag ein kilometer lenger framme i dalen enn Aklestad, kom Kåre Frøland, som vart både styrmann og skipper.

For Magnar Aklestad gjekk første etappe på vegen frå Bondalen til verdshava og polarområda karakteristisk nok med rutebåten ut fjorden – ikkje over Bondalseidet til Ørsta. Rutebåten anløp Sæbø klokka åtte om morgonen og var ved meierikaia i Ålesund i halv elleve-elleve-tida. Båten returnerte frå Ålesund klokka fire om ettermiddag og var på Sæbø nærmare klokka sju om kvelden.

Magnar hadde ei tante som budde i Keiser Wilhelmsgate i Ålesund. Der var Magnar ofte på besøk i gutedagane. Han var ikkje gamle karen då han begynte å reise åleine med rutebåten til Ålesund for å besøke tanta. Frå meierikaia var det kort veg opp til Keiser Wilhelmsgate. I området ved meierikaia heldt fiskehandlarane Standal og Skarbø til – begge hadde hjørundfjorndamn. I området rundt der heldt Magnar mykje til når han var på ålesundsbesøk.



*Magnar Aklestad (tv) og stuert Ole Tårn.
Fotoutlån: Magnar Aklestad.*

I Magnar sin oppvekst var det lite samband med Ørsta. I skulealderen var den mest regelmessige kontakten med Ørsta den årlege tannlegedagen. Det var den verste dagen dei visste. Dette var naturleg nok på grunn av sjølve tannlegebesøket. Men det var også traudig å vente i Ørsta både før og etter tannlegebesøket. Bussavgangane var ikkje så mange.

For bondalingane tok kontakten med Ørsta seg litt opp etter kvart som ungdomane vart gamle nok til å gå på dans. For Magnar sitt vedkomande må det ha vore rundt 1950-51. Ungdomar frå Sæbø og Bondalen spleisa på taxi og drog på dans i Åmdalen, Ørsta, Hovdebygda og Vikebygda i Volda.

Luftkamp: Siste krigsvinteren, 1944/45, søkte mange tyske fartøy inn i vestlandsfjordane for å finne ly mot allierte flyraid. I Norangsfjorden, mellom fjell i 1000-1500 meters høgd, låg tre skip oppankra. Det største var på vel 10 000 tonn.

I februar 1945 var Magnar Aklestad åtte år gammal og gjekk på skule. I den tida gjekk dei på skule annan kvar dag. På ein heimedag var han saman med andre frå garden i utmarka etter ved. Då dukka det opp ei alliert flygruppe frå Skottland som var ute etter båtane i Norangsfjorden. Dei allierte flya sleppte bombene sine. Men kort etter fekk dei nok med å forsvare seg mot fly frå den tyske flybasen på Gossen. Fleire tyske fly vart nedskotne. Ein av dei tyske flygarane hoppa ut i fallskjerm og berga seg ned til folk. Ein av dei som omkom,

vart funnen og vart gravlagt på kyrkjegarden på Sæbø. Der er ein veng frå flypropellen sett opp som gravminne.

Magnar har fortalt at alle i bygda som kunne, var ute for å sjå mest mogleg av dramaet. Frå skytinga fall det ned ein god del tomhylser over bygdene. For gutar i rette alderen var det spennande å samle tomhylser.

Leiar for den allierte flygruppa over Hjørundfjord i februar 1945 var løytnant Arne Plyhn. Tidleg på 1970-talet var oberstløytnant Arne Plyhn (1912-94) – etter alt å dømme same mann – stasjonssjef på forsvaret sin stasjon på Jan Mayen. På den tid gjekk Polarbjørn (eks Jopeter) av Brandal, skipper Arne Røbekk, i forsyning til Jan Mayen. På ein av turane hadde Polarbjørn med Marit Karlsen Brandal, dotter til reiaren, og venninna Torill Overvåg som messejenter. Då jentene besøkte stasjonen, var nettopp Plyhn vert for dei (Barr 1991; Hafsten m. fl. 2005; Eliassen m. fl. 2010).

Jopeter/Polarbjørn: I dei tidlegaste ungdomsåra først på 1950-talet var Magnar Aklestad heime som arbeidshjelp på garden. Han begynte karrieren som ishavsmann 17 år gammal. Det var på selfangst ved Newfoundland på Jopeter av Brandal i 1954. Skipper var Knut Nakken. Jopeter var på den tid største fangstskuta på Sunnmøre, og newfoundlandsfeltet det mest fjerntliggende av felte der norske skuter fangsta.

Med det var kursen for Magnar sitt yrkesliv som sjømann og ishavsmann i stor grad stukken ut. Jopeter var godt eigna som lastebåt. På femtitalet var skuta i tillegg til newfoundlandsfangsten mykje brukt i frakt og forsyning på Aust-Grønland for danske styresmakter. København var fast anløpshamn for skuta i grønlandstrafikken.

Magnar fekk med seg newfoundlandsfangst i både 1954 og 1955 og forsyningsturen til Aust-Grønland sommaren 1954. Men i 1955 ville han ha litt sommarferie og stod over grønlandsturen. Dermed gjekk han glipp av ein av dei meir spektakulære episodane i norsk ishavshistorie. På grønlandsturen vart Jopeter stengt inne i isen, miste propellen, vart utsett for sterk isskruing og fekk lekkasje som tilsa at

skuta ville gå ned i løpet av dei næraste par-tre vekene. Skuta vart evakuert og rekna som tapt. Det heile vart registrert som eit forlis.

Medan alle trudde Jopeter låg på havbotnen utanfor Nordaust-Grønland, overvintra skuta i realiteten flytande, heilt på eiga hand. Det året var Magnar matros på MRF sin lokalrutebåt Haram. Båten trafikerte ruta frå Ålesund til Nordøyane, med Steinshamn som endepunkt.

Året etter, 1957, gjorde Magnar militærteneste, som det naturleg høvde seg, i marinen. Først på jagaren Haugesund og deretter på fregatten Garm. Det meste av seglinga i marinen var på norskekysten. Men Magnar fekk også med seg eit tokt til Londonderry i Nord-Irland.

På ettersommaren 1956 vart Jopeter sensasjonelt funnen igjen i ein fjord på Nordaust-Grønland. Skuta vart slept tilbake til Norge, reparert i Bergen og deretter overdregen til sin tidlegare eigar i Brandal. Jopeter gjekk inn i same fart som skuta hadde gått i tidlegare. Ny skipper var Henrik Marø. Kort tid seinare fekk skuta nytt namn: Polarbjørn.

Magnar gjekk om bord i Polarbjørn som matros på nyåret i 1958. Han stod i teneste der til 1961. Fartsmønsteret var i hovudsak det same som tidlegare, då skuta heitte Jopeter. Det var fangst ved Newfoundland, forsyning frå Danmark til Aust-Grønland og fraktoppdrag til Svalbard og Jan Mayen.

1961 var eit uvanleg vanskeleg isår på feltet ved Newfoundland. Skuter låg innefrosne i lang tid. Det var lite høve til å fangste, og fleire skuter fekk skade i isskruing. Polaris fekk skadd roret. Mannskapet greidde å berge det delvis lausrivne roret om bord i skuta og tok det med då skuta vart slept heim.

Ei av skutene som låg innefrosne og som til slutt møtte lagnaden i isskruing, var den velkjende treskuta Veslekari. Vraket låg inneklemt i isen ei tid etter at mannskapet hadde gitt opp skuta og gått over isen til Polarbjørn. Nettopp Polarbjørn og Harmoni var blant skutene som låg ikkje så svært langt unna. For dei passiviserte mannskapa – blant dei Magnar Aklestad - på dei innefrosne skutene var det litt tidsfordriv å gå turar over

isen til vraket av Veslekari for å følge med i utviklinga – inntil isgrepet losna og vraket sokk.



Folk frå andre skuter studerar vraket av Veslekari ved forliset ved Newfoundland i 1961. Mannen i lys anorakk midt på bilde er skipper Kyrre Jakobsen frå Harmoni. Til høgre for Jakobsen står Bjarne Hustadnes frå Polarbjørn. Til venstre for Jakobsen står Magnar Aklestad, også han frå Polarbjørn. Foto: Edvard Hole.

Grønlandsekspedisjon og dødsbrann:

Sommaren 1958 var Polarbjørn på veg frå København til Aust-Grønland. Då skuta var vest for Stadlandet, vart det oppdaga ulmebrann i kollasten i lasterommet. Då folk i lugarane under bakken skulle purrast, var dei livlause. Kolos frå lasterommet hadde trengt gjennom skota til lugarar under bakken, der folk, både passasjerar og mannskap, låg og sov. Skuta la med ein gong om kursen og gjekk med full fart mot Ålesund. Mannskapet gjekk straks i gang med livredding og greidde å berge fleire. Men til slutt måtte det konstaterast at brannen hadde kravd fire liv, to frå mannskapet og to passasjerar. Ein av dei omkomne frå mannskapet var son til skipperen.

Magnar Aklestad var på vakt då brannen vart oppdaga, og han deltok i arbeidet med livberging. Magnar var sjølv farleg nær ved å miste livet. Dersom han hadde hatt frivakt og

hadde sove i sin eigen lugar, kunne han sjølv lett ha vorte eit offer for kolosen som trengde framover i skuta og inn i lugarane.



Polarbjørn med brann i lasterommet, for full fart mot Ålesund. Fotoutlån: Magnar Aklestad.

Antarktisekspedisjonar og dødsfall: I dei sørlege sommarsesongane 1958/59 og 1959/60 var Polarbjørn på to ekspedisjonsturar til Norway Station i Antarktis, ein stasjon som Norge hadde der i samband med det internasjonale geofysiske året. Stasjonen låg ved kysten om lag ved 0-meridianen.

Den første turen gjekk greitt. Men den andre, i sesongen 1959/60, fekk eit tragisk forløp. Ved årsskiftet 1959/60 overtok Sør-Afrika basen Norway Station. Den norske aktiviteten vart avvikla etter at det internasjonale geofysiske året var avslutta. Etter den sørafrikanske overtakinga fekk basen kortnamnet SANAE.

Cape Town var eit mykje brukt passeringspunkt på ekspedisjonsturar. Der vart det gjennomført utskifting av mannskap og ekspedisjonsfolk. Ekspedisjonsfolka reiste gjerne med fly til Cape Town og gjekk om bord i skutene der. Retur vart gjerne ordna på same måte. I Cape Town vart det også bunkra og proviantert.

På tur sørover seinhausten 1959 hadde Polarbjørn gått nokre timar sørover frå Cape Town i tung sjø. Stueren skulle tømme ei papirkorg over bord på lesida. Akkurat i den augneblinken stueren skulle tømme korga, fekk skuta eit hiv av sjøgangen. Stueren miste balansen og fall over bord. Hendinga vart observert av ein av dei sørafrikanske

ekspedisjonsfolka, som slo alarm. Skuta snudde og gjekk i gang med leiting. Hendinga skjedde i mørker, seint på kveld. Leiting gjekk føre seg heile natta, med alle lys på og folk i tønna og på alle andre utsiktspunkt om bord, inn til sørafrikanske skip og fly overtok leitinga neste dag. Stuerten vart ikkje funnen.

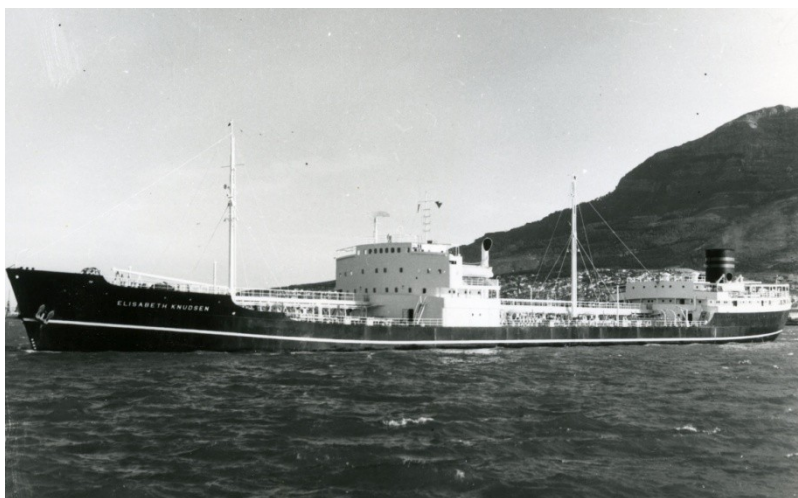


Harald Hovde frå Hovdebygda i Ørsta, stuert på Polarbjørn. På ekspedisjonstur til Antarktis hausten 1959 fall han over bord sør for Cape Town og omkom. Fotoutlån: M. Aklestad

På same antarktisturen med Polarbjørn fekk dei litt seinare eit nytt dødsfall. Skuta var då på veg vidare sørover. Ein av styrmennene omkom i ein eksplosjon under handtering av dynamitt. Skuta var då utanfor rekkevidd for helikopter. Der var ingen motgåande skipstrafikk som kunne ta båra med den omkomne med til vidare heimsending. For skuta å snu, ville forseinke ekspedisjonsprogrammet på ein øydeleggende måte. Derfor måtte den omkomne gravleggast ved senking i havet. Gravlegginga vart gjort i nærleiken av Bouvetøya.

Magnar Aklestad var matros og skulle overta rorvakt akkurat då dynamittekspløsjonen inntraff. Han var ein av dei første som kom til og fann den omkomne. Som førebuing til gravlegginga vart den omkomne sydd inn i ein segldukspose. Magnar var saman med overstyrmannen om innsyninga. Maskinsjefen kappa av ein høveleg stor del av ein stagbolt. Denne vart sydd inn i fotenden av seglduksposen for at posen skulle søkke til botns. Skipper Henrik Marø forretta gravleggingsseremonien etter eit offentlig fastsett, kyrkjeleg rituale. Etter Magnar si meining vart det gjort på ein fin og verdig måte.

Svalbard og Jan Mayen: I 1959 fekk Polarbjørn forsterka riggen med stålstøtter på frammosta. Med det vart skuta betre eigna for tyngre transportoppdrag. Polarbjørn utførte ei rekkje slike oppdrag på Svalbard og Jan Mayen. Medan Forsvaret bygde ut anlegga sine på Jan Mayen, var Polarbjørn saman med Polarhav frå same reiarlaget mykje brukt i transport til Jan Mayen, som regel med Bodø som utgangspunkt. Frå 1959 var det mykje byggjeaktivitet på Jan Mayen. Mykje folk og tunge reiskapar som gravemaskinar bulldosarar og lastebilar vart frakta til øya. Ein gong hadde Polarbjørn med ein bulldosar på elleve tonn. Ved skifte av mannskap på stasjonen hende det at Polarbjørn hadde nærare førti passasjerar på overseglingane (Eiken: personleg fråsegn; Barr 1991).



MT Elisabeth Knudsen av Haugesund.



Mannskapsbilde på Polarbjørn på ekspedisjonstur til Aust-Grønland i 1966. Framme frå venstre: Maskinist Sigmund J. Brandal, styrmann Magnar Aklestad, styrmann Kåre Frøland, fru Ellen Marø, skipper Henrik Marø, telegrafist Eli Holstad og stuert Bernt Marø. Bak frå venstre: Kåre Nils Brandal, Asbjørn Barstad, maskinsjef Leonhard Sulebust, Olav Barstad, Idar Dimmen, Bjarne Hustadnes, Myklebust (ukjent fornamn) og dansk kokk (ukjent namn). Foto: Edvard Hole.

Magnar Aklestad var matros på desse turane fram til 1961. Byggjeaktiviteten på Jan Mayen auka på også i åra etter 1961. Både Polarbjørn og Polarhav heldt fram i trafikken på Jan Mayen. Men den var ikkje Magnar med på, då han mønstra av nettopp i 1961.

Utanriksfart og utdanning: I 1961 slutta Magnar Aklestad på Polarbjørn og mønstra på i utanriksfart. Han var eitt år på tankbåten Elisabeth Knudsen (11 600 brt) som tilhørde Knut Knutsen O.A.S. i Haugesund. Der var han saman med ein annan hjørundfjording, Svein Viddal. Det året gjekk båten i fart mellom

Batumi i Georgia - nær den tyrkiske grensa inst i Svartehavet – og Japan og mellom Gulfen og Australia.

Sjølv om både båten og reiarlaget var bra, likte ikkje Magnar tankbåtar og tankfart så godt. Derfor skifte han til ein ny og fin bulkcarrier som heitte Norbega (12 100 brt). Båten tilhørde reiarlaget I/S Sverdrup (Sigurd B. Sverdrup), Oslo. Dette reiarlaget hadde tilknytning til familien Jakobsen – ishavsreiarane – i Tromsø.

I skuleåret 1963/64 tok Magnar styrmannseksamen, andre klasse, i Ålesund. Deretter kom han om bord i sin gamle kjenning Polarbjørn (eks Jopeter), denne gong som styrmann. Skipper var, som før, Henrik Marø. På Polarbjørn fekk Magnar sambygdingen Kåre Frøland som styrmannskollega.

I 1967 tok Magnar styrmannseksamen, første klasse, i Ålesund. Denne utdanninga følgde kalenderåret, med skulestart i januar og avslutning i desember.



Om bord i Polarbjørn i 1966. Frå venstre: Knut Holen (gjest om bord), Edvard Hole, styrmann Magnar Aklestad og telegrafist Eli Holstad. Fotoutlån: M. Aklestad.

Deretter mønstra Magnar på igjen i utanriksfart. Det var på stykkgodsbåten Carmen (4 500 tdw). Båten gjekk i fart world wide i eit mønster der båten steppa inn i oppdrag for andre reiarlag. Blant reiarlaga som nytta Carmen i slik fart var Leif Høegh & Co, Oslo, og Chr. Haaland (Concordia Line), Haugesund.

I den farten var Magnar ute 23 månader i eitt strekk. Vinteren 1967/68 var det uvanlege snømengder på Sunnmøre, med snøras ei rekkje stader der det med meir moderate snømengder normalt ikkje gjekk ras. I februar 1968 vart Sæbø, Magnar sin heimstad, råka av snøras. Fleire gardstun på Rise var rasert og tre personar omkom. Akkurat då dette hende var Magnar om bord i Carmen utanfor kysten av Nigeria.

Hausten 1969 starta Magnar på skipperutdanning på sjømannsskule i Farsund. Skulen og lærarane der hadde godt ord på seg. Magnar, saman med nokre venner, reiste dit, og

dei var ferdig med skipperutdanninga sommaren 1970.

Janca og Janka: Etter skipperutdanninga kom Magnar Aklestad om bord i stykkgodsbåten Janca som overstyrmann. Han trong meir fartstid som overstyrmann for å bli kvalifisert som skipper. Som nemnt var Magnar på gamle trakter då han kom om bord i Polarbjørn i februar 1958. Skuta var nemleg identisk med den tidlegare Jopeter, men nå med nytt namn. Det same var tilfelle med Janca. Båten var identisk med stykkgodsbåten Carmen, som han hadde segla med tidlegare. I 1970 hadde båten fått ny eigar, reiarlaget Harald Jacobsen Shipping A/S, Oslo, - og nytt namn. Reiaren, Harald Jacobsen, var kontorsjef hos reiarlaget Olsen Daughter A/S (Sofie Helene Wigert), Oslo, før han starta eige reiarlag i 1970.



Janka Polanyi i fjernsynsstudio i NRK i 1966.

Ved eigarskiftet i 1970 var det høgtideleg gjendåp av Carmen. Båten fekk namnet Janca etter gudmora: Janka Polanyi. Vel å merke med litt ulik stavemåte.

Janka Polanyi er av ungarsk opphav, født i 1944. I 1960-åra var den stilige dama fjernsynsvertinne i NRK. Det førte med seg at

store deler av Norge var på fornamn med henne. Som ein av si tids fremste kjendisar fekk ho også rikeleg omtale i vekeblada.

Båten Janca var chartra av Esso Oil Company og gjekk i stykkgodsfart i Karibia. Det var forholdsvis korte seglinga og mange hamneanløp. Hovudhamnene var Kingston på Jamaica og Baton Rouge i Louisiana, eit stykke opp etter Mississippi, nord for New Orleans. Farten i desse områda, med tilhøyrande klima, hadde naturleg nok atskilleg cruisepreg over seg. 'Reine drøymefarten,' har Magnar sagt.

Reiarlaget spanderte eit lengre opphald på gudmor Janka om bord i båten som bar hennar namn. Gudmora kom om bord i Trinidad. Normalt er det overstyrmann, fartøyet sin nestkommanderande som må ta dei vanskelegaste og farlegaste oppgåvene i kriseprega situasjonar. Men somme tider får overstyrmenn også dei hyggjelegaste og mest ettertrakta oppgåvene. Det var nettopp overstyrmann Magnar Aklestad som tok i mot Janka Polanyi i Port of Spain i Trinidad og ønskte henne velkomen om bord i Janca. Ho likte seg så godt om bord at ho vart der i fleire veker. – 'Men ho hadde ein mann heime som begynte å bli litt bekymra. Telegrafisten vår fekk nokre skarpe meldingar', har Magnar fortalt med eit smil.



MS Janka av Oslo – fotografert på Curacao av Magnar Aklestad.

Magnar slutta om bord i Janca i 1974. Ei kortare tid var han skipper på ein containerbåt med namnet Caricom I. Eigar av båten var eit nederlandsk foretak med namnet Scanbulk. Bak dette foretaket stod ein mann som heitte

Wilhelmsen (ikkje Wilh. Wilhelmsen) og ein mann som også har late høyre frå seg seinare: tankreiaren John Fredriksen – seinare kjent som ein av Norges rikaste personar.

Polarsirkel: Magnar Aklestad mønstra av Caricom I på nyåret i 1975. Han fekk tilbod frå Rieber & Co AS i Bergen om å overta nybygget Polarsirkel som skipper. Han takka ja og gjekk inn som inspektør under bygginga ved Høivold MV i Kristiansand. Magnar var inspektør der saman med maskinsjefen. Allereie under bygginga var Polarsirkel leigt bort for den antarktisekspedisjonen som Norsk Polarinstitutt hadde planlagt for sesongen 1976/77. Norsk Polarinstitutt var kome så langt i planlegging at dei hadde ekspedisjonsleiaren, glasiolog Olav Orheim (seinare direktør i Norsk Polarinstitutt) på fleire besøk ved Høivold. Skuta vart overlevert i januar 1976.

Første tur med Polarsirkel gjekk til fangst ved Newfoundland i 1976. Skuta hadde med seg ein last på 5500 tome tretønner frå Haugesund til ei kanadisk hamn ved grensa til USA. Sidan Polarsirkel skulle så langt sør i Canada, gjekk skuta gjennom den engelske kanal. På fangstfeltet viste Polarsirkel seg som ei god skute i isen. Men ho var likevel heller upraktisk for fangst fordi ho hadde så høge bordingar. Polarsirkel var bygt meir for ekspedisjonar enn for fangst.

Polarsirkel fekk bra fangst og tok full kvote. Fangsten skulle leverast i Tromsø, og skuta skulle uansett gå nord om Island på veg til Tromsø. I Vestisen hadde Fortuna av Tromsø forlist, og folka hadde vorte tatt opp av Kvitungen av Ålesund. Polarsirkel møtte med Kvitungen i Vestisen og tok Fortuna-folka med til Tromsø. Alle desse skutene tilhøyrde Rieber, som samordna operasjonen.

Etter at Polarsirkel var komen til Ålesund, vart skuta sendt tilbake til Vestisen for å ta ut hjelpeskipet Harmoni og fangstskuta Is-Ola som låg faste i isen. Harmoni hadde då ein propellskaade.



MS Polarsirkel i Antarktis. Foto M. Aklestad

Sommaren 1976 gjorde Polarsirkel fleire lasteturar til Svalbard. Skuta var godt utprøvt før den foreståande antarktisekspedisjonen.

Antarktisekspedisjon 1976/77: Polarbjørn (eks Jopeter) – med Magnar Aklestad som matros – henta heim den norske antarktisekspedisjonen på nyåret i 1960. Norge hadde då hatt forskarar på Norway Station sidan 1956 i samband med det internasjonale geofysiske året.

Etter 1960 hadde ikkje Norge hatt egne ekspedisjonar til Antarktis. I 1974 var direktør

Tore Gjelsvik i Norsk Polarinstitutt med på ein budsjettkonferanse i finansdepartementet. Der heldt han fram at Norge hadde det største suverenitetskravet i Antarktis, men var også den nasjon som hadde minst aktivitet der. Mange andre land hadde større aktivitet. Norge var nøydd til å kunne vise til aktivitet i Antarktis for å kunne forsvare sin plass ved internasjonale konferansar og forhandlingar. Gjelsvik fekk gjennomslag for sitt synspunkt.

Det vart løyvt midlar til ein sommarekspedisjon til Antarktis i 1976/77. Ein del av opplegget var at det også måtte løyvast midlar til ein ny ekspedisjon ikkje altfor lenge seinare, blant anna av omsyn til instrument for langtidsmålingar som skulle utplasserast. (Barr 2003).

Dette førte i første omgang til den norske ekspedisjonen til Dronning Maud Land, Weddellhavet og Bouvetøya 1976/77. Ekspedisjonsfartøy var Polarsirkel, med Magnar Aklestad som skipper.

Polarsirkel gjekk frå Bergen til Rio Grande i Brasil (nær grensa til Uruguay) og tok om bord forsyningar. Skuta gjekk vidare til Port Stanley på Falklandsøyane. Der kom forskarane om bord. Dei hadde reist med fly via Argentina. I tillegg til forskarar frå ei rekkje universitet og institutt hadde Polarsirkel også med reporter Haakon Børde og fotograf Karl Hans Johansen frå NRK. Deira medverknad resulterte i fleire fjernsynsinnslag, og i tillegg boka 'Eventyret Antarktis'.

Frå Falklandsøyane gjekk Polarsirkel rett til isen ved Dronning Maud Land og sette på land ekspedisjonen sitt landparti. Deretter gjekk skuta ut i havet for å gjennomføre ei rekkje undersøkingar der, blant anna seismikkskyting. Men etter kort tid kom det anrop frå landpartiet. På veg inn over isen med snøscooterar kom dei til ei sprekk som dei ikkje kom seg over. Det viste seg at dei hadde blitt sett på isen på eit stort isfjell, skilt frå kontinentalisen. Polarsirkel returnerte, tok landpartiet om bord igjen og gjekk lengre austover til ein ny stad for landsetjing. (Hadde ekspedisjonen hatt med helikopter og kunna rekognosere, ville dette ha blitt unngått).

Polarsirkel gjekk inn i Weddellhavet, heilt inn til den argentinske basen General Belgrano, inst i Weddellhavet, nesten 78 grader sør. Magnar Aklestad har i karrieren sin vore der fire gonger som skipper, tre gonger med Polarsirkel og ein gong med Polar Queen.

Frå boka til Børde/Johansen:

'--- Det er tidlig januar og midtsommer på disse høye breddegradene i sør. Skipper Magnar Aklestad kjører 'Polarsirkel', den kraftigste norske isbryteren, inn i det første drivisbeltet i Weddellhavet med den første rent norske ekspedisjonen der på 16 år. (---) Isen er blitt tjukkere, og larmen i lugaren min forut er stygg og sterk. Det lyder som skutesiden blir flerret opp i hele skipets lengde hver gang Aklestad kjører skipet gjennom et nytt isflak. De første gangene er jeg (truleg Børde, art. forf. merkn.) opptatt av at det bare er 10-12 centimeter mellom hodet mitt i køya og isen utenfor, men etter hvert blir den stygge lyden en kuliss jeg er fortrolig med. ---'.

Meir frå boka til Børde/Johansen: '--- Lengre ute i Weddellhavet setter Arne Foldvik, Herman Gade og Reidar Bø, havforskergruppen om bord, instrumenter i sjøen for å måle havstrømmenes styrke og retning. I over ett år skal havstrømmene drive en liten skovl på dette instrumentet rundt og rundt. Et magnetbånd inne i instrumentet skal ta opp kodesignaler fra denne bevegelsen, og dem tolker havforskerne når og hvis de får

instrumentene sine opp neste gang de kommer her.

De prøvde å få opp en strømmåler som hadde stått i havet siden 1968. Time etter time seilte 'Polarsirkel' fram og tilbake over noen få dekar hav med dreggen slepende langs havbunnen. Men hver gang vi halte inn, var dreggen like tom som da vi satte den ut.

Havforskerne visste nøyaktig hvor i havet de hadde satt ut strømmåleren de lette etter. Og signaler fra en satellitt i verdensrommet setter dem i stand til å finne igjen nøyaktig samme sted med en feilmargin på under 100 meter. Likevel ble det med forsøket – det eneste dreggen fikk tak i, var isflak så mannskapet måtte vise hva de duger til som sjøfolk for å få den løs. Alt vinsjen halte og dro i dregg-wiren, like fast satt den i isflakene. Først med dyktig manøvrering mellom flakene og et godt mål tålmodighet greide skipper Aklestad og folkene hans å berge dreggen og wiren. ---'. (Børde/Johansen 1978).

(Her kan det nemnast at professor i oseanografi Arne Foldvik er son til Nils Foldvik, som var ekspedisjonsleiar og telegrafist i Myggbukta i åra 1926-28 (Mikkelsen 1994)).

Bouvetøya: Ekspedisjonen i 1976/77, slik mange andre antarktisekspedisjonar, la heimvegen om Cape Town. På vegen gjorde Polarsirkel stopp ved Bouvetøya. Øya er om lag 50 kvadratkilometer stor og seiest å vere det stykke land – av alle - som ligg lengst borte frå andre kystar. Nærast er Afrika, om lag 2500 kilometer borte.

Bouvetøya ligg ofte innehylla i ein skoddebanke. Magnar Aklestad hadde tidlegare vore i nærleiken av øya fire gonger, utan å ha fått høve til å sjå øya med eigne auge, på grunn av skodde. Dette var på tur og retur på dei to antarktisturane med Polarbjørn i 1958/59 og 1959/60. Men ved anløpet i februar 1977 var veret godt, og både forskarar og NRK-folka var i land. Forskarane sette opp ein automatisk verstasjon (Børde/Johansen 1978). Magnar måtte nøye seg med å sjå øya frå skuta. Som skipper måtte han halde seg om bord.

Antarktis igjen – 1978/79: Somrane 1977 og 1978 var Magnar Aklestad på fleire ekspedisjons- og frakteturar til Svalbard med Polarsirkel. I november og desember 1977 var Polarsirkel på oseanografisk ekspedisjon nord for Svalbard og nådde til vel 81 grader nord.



Professor Arne Foldvik ved Moskusheimen på Nordaust-Grønland 2001. Foto: M. Sefland

(På ein sommarekspedisjon i 1979 nådde skuta 82 grader, 12 minutt nord). Fangstsesongen i 1978 var skuta på fangst ved Newfoundland. Også ved dette høvet hadde skuta med ein større last tomtønner til Canada, denne gongen frå Kortgarden i Romsdal.

Antarktisekspedisjonen 1978/79 gjekk også med Polarsirkel, skipper Magnar Aklestad. Ekspedisjonen vart delt i to seglingar. Først gjekk Polarsirkel ein tur frå Cape Town til Bouvetøya. Etter retur til Cape Town gjorde skuta ein ny tur, denne gongen til Dronning Maud Land og Weddellhavet. På den første turen – til Bouvetøya - vart ei mindre gruppe forskarar igjen på øya for å gjennomføre programmet sitt. Dei vart henta av Polarsirkel

då skuta var på veg frå Dronning Maud Land og Weddellhavet tilbake til Cape Town. På den første seglinga, til Bouvetøya, fekk Polarsirkel krilltrålen inn i propellen under forskingsarbeid ved øya. Derfor måtte skuta få slep tilbake til Cape Town frå ein sørafrikansk slepebåt. På den tid var ekspedisjonen på det næraste ferdig med forskingsopplegget. Tapet vart ikkje så stort i tid, pengar eller forskingsutbytte.

I motsetning til 1976/77-ekspedisjonen hadde 1978/79-ekspedisjonen med to helikopter. Desse kom til nytte, blant anna ved landsetjing av forskarar og utstyr på Bouvetøya. Då fekk Magnar også høve til ein tur på land på øya som han hadde vore så nær ei rekkje gonger, men lenge ikkje fått høve til å sjå, på grunn av skodda.

Ekspedisjonar med utanlandske oppdragsgjevarar: Magnar Aklestad var tidleg på 1980-talet på fleire antarktisekspedisjonar med Polarsirkel. To av turane var for tyske og ein for indiske oppdragsgjevarar.

For Tyskland (Vest-Tyskland) var dette første antarktisekspedisjon sidan ekspedisjonen med MS Schwabenland like før utbrotet av andre verdskrig. På 1970-talet stod Tyskland heller litt tilbake i polarforsking. Men på den tid var Tyskland etablert som økonomisk stormakt og hadde planer om å arbeide seg opp også innan polarforsking.

Tyskland planla på slutten av 1970-talet bygging av ein stor isbrytar og forskingsfartøy. Dette fartøyet fekk namnet Polarstern og vart levert frå byggjeverkstadene i Kiel i 1982, - med desse måla: 386 fot, 11 900 brt og konvensjonell framdrift på 20 000 hk. Eigar er den tyske stat, og fartøyet har Bremerhaven som heimehamn. Fartøyet blir operert av det tyske Alfred Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung. Polarstern har vore brukt i både Arktis og Antarktis. Båten har gått gjennom både Nordaustpassasjen og Nordvestpassasjen på ei og same reise, og den har også vore på sjølve Nordpolen fleire gonger(Wikipedia).

Antarktisekspedisjonane med Polarsirkel for tyskarane 1979/80 og 1980/81 vart utrusta i

Bremerhaven. Både konstruktøren av Polarstern og den framtidige skipperen på isbrytaren var med på ekspedisjonen med Polarsirkel i 1979/80 for å lære isnavigasjon av Magnar Aklestad. Magnar meinte det trongst, for dei hadde ikkje segla i is tidlegare.

Tyskarane slo det heile stort opp også mediamessig. Dei hadde med tre ulike fjernsynsteam om bord i Polarsirkel. Teama fotfølgede mannskapet mykje godt heile tida.



Polar Queen. Foto: M. Aklestad

Ein gong, ca 1983, var Rieber-skuta Polar Queen, med Magnar som skipper, på oppdrag i Framstretet mellom Svalbard og Grønland. Polar Queen var i ei gruppe av fleire fartøy på ekspedisjon for amerikanske oppdragsgjevarar. I gruppa var fleire av Norges største og sterkaste ishavsskuter, blant dei Lance og Kvitungen (skipper Per Bøe). Dei fleste av fartøya låg i ei forholdsvis samla gruppe. Men Polar Queen låg åleine inne i isen ca 60 mil lenger nord.

Polarstern var på oppdrag i same farvatna. Skipperen på Polarstern kjende Magnar sin fødselsdato. Akkurat den dagen kom det helikopter frå Polarstern til Polar Queen. Tyskarane sa at dei ville ha Magnar med på ei felles isrekognosering. Det viste seg i staden at Magnar vart henta til ei heller uventa omvising og fødselsdagsfeiring for han om bord i Polarstern. På Polarstern var fartøyet sitt eige nasjonalflagg normalt plassert under ein gaffel øvst i riggen. Andre flagg, til dømes nasjonsflagg, signalflagg, ekspedisjonsflagg osv, vart heist under ei rå litt lågare i riggen. Ved dette høvet hadde tyskarane heist det tyske flagget ytst på råa i riggen. Det norske flagget

var heist under gaffelen, i posisjon for fartøyet sitt eige nasjonsflagg. Det var ein svær gest til ære for Magnar - ein gest som han var svært takksam for.

Magnar Aklestad var på eitt eller anna tidspunkt inn om nesten alle Rieber sine isgåande fartøy som skipper eller islos. Etter dei vellykka Antarktis-ekspedisjonane med Polarsirkel for Norsk Polarinstitutt og for tyske oppdragsgjevarar trong Rieber fleire og større båtar for å styrke posisjonen sin i marknaden. Magnar var aktivt med i planlegginga av Polar Queen, som vart levert i 1981. Denne skuta vart bygt både for ekspedisjonsoppdrag i polare farvatn og for offshoreoppdrag i Nordsjøen (Rieber 1993).

Magnar var skipper på Polar Queen på ein norsk ekspedisjon til Rosshavet. Ekspedisjonen gjekk ut frå New Zealand. Han var også skipper på Polar Queen på ein tysk ekspedisjon til Rosshavet. Eit anna mannskap segla skuta frå Europa, over Atlanterhavet, gjennom Panama-kanalen, over Stillehavet via Pitcairn til Wellington på New Zealand. Magnar og hans mannskap reiste med fly til New Zealand. Der overtok dei skuta og gjennomførte ekspedisjonen til Rosshavet. Ved det høvet hadde Magnar med seg Ottar M. Brandal som overstyrmann og Peter Josvald Brandal som førstestyrmann (O. M. Brandal: personleg fråsegn).

Magnar var også skipper på Polarbjørn (bygt 1975 - og lik Polarsirkel) til Antarktis med ein fransk ekspedisjon i 1984/85. Han var skipper på Polar Duke i åra 1989-95. I jula 1981 låg han i Grytviken på Sør-Georgia med Polar Queen for ein ekspedisjon. Det var på den tida då spenninga mellom Argentina og Storbritannia begynte å byggje seg opp til farlege høgder omkring Falklandsøyane. Då krigen om øygruppa braut ut i april 1982, var Magnar og Polar Queen komne heim til Norge. Då krigsutbrotet var eit faktum, vende det britiske kringkastingselskapet BBC seg til Rieber i Bergen med ønskje om å chartre Polar Queen til bruk i krigsreportasje ved Falklandsøyane. Rieber sa nei til førespurnaden.



Magnar Aklestad i sentrum for feiring på tur til Antarktis. Foto: University of Hawaii at Manoa

etterspurt som islos. Ein av båtane han var islos på i fleire år, var Rieber sin Polar Bird. Båten var ein isforsterka lastebåt med stor maskinkraft. Båten har to store kraner for tunge løft og med stor rekkevidde. Båten var utstyrt slik for å kunne løfte tunge kolli opp og inn på isshelfen. Båten hadde overbygget akterut. Rett fram om overbygget er det plassert ein stor bustadmodul, med plass til 90 personar. Der er det også bysse, messe og eit lite sjukehus. Båten vart spesialbygt for fart på Australia sine tre basar på kysten av den australske sektor i Antarktis og på basen på Macquarie Island, sør for Tasmania (Breivik: personleg fråsegn).

Ein annan båt der Magnar gjorde teneste som islos, var Aurora Australis. Båten er ein stor isbrytar på 311 ft/3911 brt.



Isbrytaren Aurora Australis. Foto: M.Aklestad

Elles har Magnar vore med på opprydding etter oljeleiting og oljeaktivitet både på Svalbard og i Nordsjøen.

Islos: Mot slutten av yrkeskarrieren gjekk Magnar Aklestad meir over til å ta oppdrag som islos. Med si røynsle som isnavigator og elles allsidig røynsle som skipsfører var han

Båten vart bygt i Newcastle nord for Sydney, etter finsk design.

Finnane har god greie på både skipsbygging og isbryting. Ikkje uventa har båten finsk framdrift frå Wärtsilä på 13 600 hk. Båten er eit multi-purpose-fartøy for isbryting, forskning og forsyning, og den har heimehamn i Hobart på

Tasmania. Namnet Aurora Australis tyder 'sørlys', motstykket til nordlys (aurora borealis). Eigar av båten er den australske stat. Båten blir operert av det britiske reiarlaget P & O, og den blir disponert av reiarlaget si underavdeling i Sydney. Totalt har båten plass til 135 personar (Wikipedia). Den vart bygt for fart på dei australske antarktisbasane og Macquarie Island, mykje godt på same måte som Polar Bird.

Magnar gjorde åtte turar som islos på Aurora Australis, blant andre jomfruturen til Antarktis i 1990. På ein annan av desse turane oppstod det brann i maskinrommet. Mannskapet greidde å slukkje brannen, men fartøyet miste både framdrift og elektrisitet. Fartøyet var då inne i isen på om lag 70 grader sør, i området ikkje så langt frå den magnetiske sørpol. Australia hadde ikkje isgåande taubåtar, og marinen har ikkje lov til å gå sør om 62 grader, som er definert som den nordlege isgrense. Fartøyet hadde helikopter om bord. Men dei hydrauliske portane til helikopterrommet trong elektrisk kraft, og dermed kunne ikkje helikopter brukast til å hente hjelp. Først etter mykje om og men var systema kobla opp igjen, slik at dei fekk lov av Fire Department i Hobart til å starte motorane og rikse seg i retning Tasmania med eiga hjelp.

Skyssbåt: I åra 1989-95 dreiv Magnar Aklestad eigen skyssbåt heime i Hjørundfjord. Båten vart driven på kommersiell basis, med skyssing av alle slag, også ambulanseoppdrag, på fjordane og ut over mot byen og øyane. Båten hadde namnet Øyskyss. Den vart bygt hos Brødrene Aa i Hyen i Nordfjord og vart levert til Karlsøy i Troms i 1974. Deretter høyrde båten heime på Stord, før han kom i eige hos Magnar. Han førte båten sjølv når han var heime. Elles leigde han folk når han sjølv segla ute. Auka drivstoffprisar og endra rammevilkår gjorde at han avvikla drifta og selde båten til Honningsvåg i 1995.

Skipperen og skuta: I ein del tilfeller vart skipper og skute knytt så nær til kvarandre at det vart vanskeleg å nemne den eine utan å nemne den andre. Døme: Aarvak og Johan S. Brandal, Veslekari og Johan Olsen, Polarbjørn og Kristoffer Marø. Osv.

Vi har aldri spurt Magnar Aklestad om kva skute han på liknande måte eventuelt ville rekne som 'si' skute. Kanskje ville han berre avvise tanken på å rangere ei bestemt skute som 'si', meir enn nokon andre av dei han har ført. Ikkje lett å svare på, heller. Magnar var inspektør ved bygginga av Polarsirkel, og han var delaktig i planlegginga av Polar Queen.

Sett utanfrå og på avstand er det likevel nærliggande å knyte Magnar særleg til Polarsirkel (seinare namn Polarsyssel). Dette mykje på grunn av dei to ekspedisjonane med Polarsirkel til Antarktis for Norsk Polarinstitutt i 1976/77 og 1978/79. I 1976 hadde Norge ikkje hatt egne ekspedisjonar til Antarktis på 16 år og var i ferd med å spele seg sjølv over sidelinja i forskning og med omsyn til territoriale krav i Antarktis. Direktør Tore Gjelsvik i Norsk Polarinstitutt meinte at dei to ekspedisjonane med Polarsirkel og bruken av avansert utstyr brakte Norge tilbake i tetsiktet i forskingsaktivitet i Antarktis (Barr 2003). Ekspedisjonane med Polarsirkel vart vurdert som svært verdfulle. Dei peika fram mot det som skulle vise seg å kome seinare: den norske heilårsbasen Troll, offisielt opna av dronning Sonja i 2005. Med Polarsirkel kom Rieber for alvor inn på Antarktid-marknaden (Rieber 1993).

Storskipper og globetrotter: Ein gong høyrde eg nokon som omtalte Magnar Aklestad som ein av storskipperane, - underforstått: av ishavsskipperane. Vedkomande forklarte ikkje noko nærare kva han meinte med nemninga storskipper. I boka om Veslekari brukte Einar S. Ellefsen og Odd Berset nemninga storskipper om fleire av dei mest kjende ishavsskipperane frå Sunnmøre. Eg ser for meg at det må vere ein skipper med lang og allsidig karriere som sjømann, stort fartsområde, innsats i fjerntliggande og vanskelege farvatn, innsats i bergings- og leiteaksjonar, kom regelmessig heim med gode fangstar, sterk leiar og god i personaladministrasjon og med ein enkel og folkeleg veremåte. Mykje av dette høver godt på Magnar Aklestad.



Magnar Aklestad og Sigmund Vatne på "stjernereise" til Mercedes-Benz-fabrikken i Tyskland.

Ein skipper må ha rette haldningar og ha styrke til å motstå press. Magnar Aklestad fekk nytte av slike eigenskapar på fleire av ekspedisjonsturane. Av og til oppstod det interessekonfliktar mellom forskarane og skipperen. Forskarane ønskte, ut frå sine faglege oppgåver, å dirigere fartøyet både hit og dit. Det var ikkje alltid det høvde med skipperen sine maritime vurderingar. Då var det nødvendig å kunne motstå press. Eit konkret døme på ein liknande situasjon var då skuta skulle segle inn til Cape Town. Mediafolka om bord visste at Nelson Mandela var fange på Robben Island. Dei pressa på for å få skipperen til å svinge av frå den fastsette innseglingsleia og styre nærare Robben Island, for evt å kunne få betre bilde av øya. I slike situasjonar er det berre fast haldning og klart tale frå skipperen som nyttar.

Eit forsøk på å liste opp alle stadane i Sørishavet og langs kystane av Antarktis der Magnar Aklestad har segla, viste seg å vere nokså forfeila. Det var lettare å plukke ut dei farvatna i Sørishavet der han ikkje har vore. Etter ein liten tenkepause nemnde Magnar Peter I Øy og ei kyststrekning mot Amundsenhavet aust for Rosshavet som farvatn i Antarktis der han ikkje har segla. - I nord har han segla på Newfoundland, Aust-Grønland, Vestisen, Jan Mayen, Svalbard og Barentshavet.

I dei mildare klimasonene har Magnar segla i Karibia, Svartehavet, Middelhavet, på Mississippi, på 'lake-ane' i USA/Canada, heilt inn til Duluth i midt-vest-staten Minnesota, på

Australia og på Austen til Japan med både stykkgoods og i tankfart. I samband med antarktisekspedisjonane har han segla Atlanterhavet og langs Afrika-kysten, med Cape Town som eit viktig passeringspunkt. Han har også kryssa Stillehavet med Pitcairn og Honolulu som anløpshamner. Han har opplevd brann, eksplosjon, dødsfall og gravlegging i sjøen på nært hald. Men – vel å merke – ikkje under hans eige ansvar som skipper. 'Eg har vore veldig heldig' har Magnar sagt. – For eiga rekning legg vi til at hell i det lange løp ofte har si årsak i dugleik.

Den som meir enn nokon annan må kunne reknast som Magnar sin læremeister i isnavigasjon var Henrik Marø på Polarbjørn (eks Jopeter). I sin tur la Magnar ned eit stort arbeid med å lære opp Rieber sine seinare skipperar og styrmenn i isnavigasjon (Rieber 1993).

Magnar hadde nær og regelmessig kontakt med skipperkollega Sigmund Bøe. Han har stadig god kontakt med sine meir samtidige skipperkollegaer. Blant desse er ein gjeng frå Hareidlandet: Peter Josvald Brandal, Sigvald Brandal og Leif Magne Gaasø. Julehelsingar frå desse og mange andre finn vegen til Sæbø frå mange hjørner av verda. Sjølv har Magnar feira jul ute nærare tretti gonger, mange av dei i Antarktis.

I dag må Magnar Aklestad kunne reknast som nestor blant ishavsskipperane med erfaring frå Antarktis. Magnar har godt minne og er ein flink forteljar. I lydopptak i 2001 fortalde Magnar om antarktisturane med Polarbjørn på slutten av 1950-talet og om dødsulykkene på ein av dei turane. Sommaren 2010 lytta eg gjennom det lydopptaket. Få dagar seinare møtte eg heilt tilfeldig Magnar i Ishavsmuseet i Brandal. Igjen kom praten inn på ulykkene på den eine av antarktisturane. Magnar fortalde om hendingane på nytt. Det var mest som om det var ein kopi av lydopptaket ni år tidlegare. Hendingsgangane, med detaljar, nyansar og logiske samanhengar, var akkurat dei same. For Ishavsmuseet er Magnar ein verdfull informant. Han tar rett som det er turen til Ishavsmuseet og deler kunnskapane sine med museet sine

folk. Han har ofte med seg folk frå sin store krins av kjenningar.

Som pensjonist har Magnar slått seg til heime på Sæbø – som deltakar i diskusjonar, i dugnader, i heiagjengen ved fotballkampar. Nærbutikken Bellingen ved ferjekaia på Sæbø har ein kafekrok og ein tilsvarande uteplass. Det er møteplass for kaffiprat. Mange av dei som samlar seg der har bakgrunn frå sjøen og er gjerne ikkje så langt unna pensjonsalder.

Det utovervende reiselivet frå sjømannstida har ikkje Magnar gitt slepp på. Han er ivrig bilentusiast. Han har formulert det sjølv: 'Eg vil gjerne ha ein skikkeleg bil på mine eldre dagar.' I seinare år har han vore inn om både Saab og Mercedes-Benz. Saman med bilbransjefolk har han vore på ekskursjon til Mercedes-Benz-produsenten DaimlerChrysler AG sine anlegg i Tyskland. Nå køyrer han ein hybridbil av merket Toyota Prius.

Då Magnar – som ein utprega sjøens mann - runda 70 år, markerte han dagen i Montana, USA – langt inne på eit kontinent (Smp 2006). I tida for utvandring til Amerika reiste også mange frå Hjørundfjord. Saman med heimeverande slektningar har Magnar vore i USA på besøk til utflytte slektningar og deira etterkomarar. Magnar og reisefølgjet har kryssa kontinentet i bil i mange retningar og besøkt fleire av dei statane der mange norske emigrantar slo seg ned.

Pasjonert globetrotter, - kan ein lese i Hjørundportalen på internett. Ikkje rart at Magnar har verdskartet sentralt plassert over skrivebordet sitt heime på Sæbø.

Referansar:

Informantar i lydopptak:

Magnar Aklestad og Sigvald B. Brandal i samtale med Magnus Sefland 12.05.2001.
Magnar Aklestad i samtale med Finn Sindre Eliassen og Magnus Sefland 19.07.2011.

Andre informantar: Svein Blindheim, Ottar M. Brandal, Arild Breivik, Odd Eiken, Arne Foldvik, Rasmus B. Nautvik.

Arkivalia: Ishavsmuseet Aarvak.
Fartøyregister.

Svein Blindheims skipsfartshistoriske arkiv og bibliotek.

Avis: Sunnmørsposten (Smp) juni 2006.

Nettstad:

wikipedia.

www.hjorundfjord.no

Litteratur:

Barr, Susan: 'Jan Mayen, Norges utpost i vest. Øyas historie gjennom 1500 år' (1991).

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

Børde, Haakon og Karl Hans Johansen: 'Eventyret Antarktis' (1978).

Eliassen, Finn Sindre, Magnus Sefland og Gunnar Wiik: 'Is, skuter og folk. 'Isflaket' 10 år' (2010).

Ellefsen, Einar S. og Odd Berset: 'Veslekari. En fortelling om is og menn' (1957). Hafsten, Bjørn, Bjørn Olsen, Ulf Larsstuvold og Sten Stenersen: 'Flyalarm. Luftkrigen over Norge 1939-1945' (2005). Mikkelsen, Peter Schmidt: 'Nordøstgrønland 1908-60. Fangstmandsperioden' (1994).

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

Rieber, G. C. Konsernet: 'Rieco Nytt' (Desember 1993).

Vollan, Odd: 'Ishavs fart' (1951).

Plukkfangst:

Om eg spør kven som var **første nordmann på Nordpolen**, så håper eg at i alle fall alle sunnmøringane svarar at det var **Ragnar Thorseth** og "reisekameratane" hans Trygve Berge, Jørn Eldar Fortun og Ekaksak Amagoalik. Og det skjedde 29. april 1982. Eg støyter stadig på folk som merkeleg nok ikkje har fått med seg dette.

--(HH)

Folk og aktivt næringsliv treng levande og informativ kultur.

Gratulerer med 30 år unik formidling av norsk historie!



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner – Aluminium produksjon – Konstruksjoner rustfritt stål - PE produksjon

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

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

Jul på 77° grader nord.

Av Per Johnson



Vinteren 1964-65 overvintret jeg som fangstmann på østkysten av Svalbard. Min kamerat og jeg ble fraktet opp med en selfangstskute til

Tjuvfjorden på Edgeøya i august 1964. Avtalen med skipperen var at de skulle komme tilbake å hente oss neste sommer omtrent til samme tid.

Tre lange støt i skipsfløyta, og der sto vi overlatt til oss selv. Alt det som trengtes for å opprettholde livet i ett år, lå i en kjempehaug i fjæra: Proviant, verktøy, materialer, ovn, ski, sleder, småbåt og parafin. 6 kraftige Grønlandshunder sto bundet i en lang kjetting.

Planen var å drive fangst på isbjørn og polarrev, men først måtte vi få den gamle fangshytta i orden. Vinduer og dører var slått ut av bjørn og storm. Det var en meter is og snø inne på gulvet.

Vi går litt fram i tid. Det er jul. Drivisen er kommet, og med den bjørnen. Vi har allerede fanget 33 bjørn. Dagslyset har forsvunnet. Midt på dagen ser vi bare en svak lysning over havet i sør. Vi har i lengre tid forberedt oss til julen. Indrefilet av bjørn er skåret ut og banket på hoggestabben. Ærfugl, gås og rype henger i bislaget sammen med kjøtt av rein og sel. Julekaker av de forskjellige typer er bakt.

Fra dagboka:

”Det er nordlig kuling og snødrev. Et utrolig leven på hundene når jeg hogger opp frossent bjørnekjøtt. Nå spiser de i dyp konsentrasjon.

Vi har brunet fire ærfugl i jerngryta. De står og koker i sausen. Nybakt julekake og kaffe. Julepresanger. Det fulgte med en furukvist som vi brente i rommet. Lukten av brent furubar, grønnsåpe og osende stearinlys, har dannet den fullkomne julestemningen. Vi har

tatt lederhunden ”Pelle” inn for felles hygge. Han er så glad at han turner rundt på gulvet.

Det er jo ikke til å unngå å tenke på familien. De er som alltid samlet om høytid og tradisjoner på denne kvelden. Fikk ”Nytt Land” av Otto Sverdrup i gave fra mor og far. Hjemmestrikkete votter fra mormor. Nå skal jeg ut med en godbit til hver av hundene. Det har de ærlig fortjent. Det føyer såpass nå at en må spa seg ut av døra.



Jeg vil kalle dette en stemningsfull og fredelig julekveld. Langt hjemmefra, men det får en tåle. God radiomottaking fra Norge. Vi hører vidunderlig musikk fra strøk der mennesker omgås.

Utover kvelden øker vinden på. Det er et voldsomt press mot hytta. Hele kåken skjelver og rister.

Vi har sittet og stappet i oss hele 7 forskjellige kakesorter. (For å være ærlig, er det samme deigen, bare litt forskjellig form.) Litt julepynt har vi også hengt opp. Det blir stemning med litt glitter!

Dette var min første jul hjemmefra. Det blir nok ikke den siste jeg feirer på ishavet, kjenner jeg meg selv rett. Det er rart å tenke på at her sitter vi i en hytte på 3x3 meter og lytter til stormen, mens mennesker over hele verden hygger seg sammen. Snart krabber vi til køys. Bare lyset fra ovnstrekken flakker. Hytta har

stått her i mange år. Skakk og grå. Hva har hendt? Hvilke gleder og sorger har funnet sted innenfor de værslitte veggene?”

Etterord:

Noen dager før jul, hørte vi på lokal radiosending på langbølgen fra Tromsø. Der ble det lest opp en melding fra 330 skvadronen på Andøya. Det ble opplyst at et militært Albatrosfly ville oppsøke stasjoner og fangstfolk før jul. De ville kaste ned post. Vi ble bedt om å gjøre klar 3 bål formet som et triangel rundt hytta. Bålene skulle tennes når vi hørte flyet. Plutselig hører vi motorlarm. I lav høyde kommer flyet rundt Negerpynten fra sør. Stor aktivitet på oss. Jeg løper rundt med den klargjorte parafinflaska og tenner markørene. Flyet gjør en stor bue, bøyer av og forsvinner mot sør igjen. Stor skuffelse!

Da jeg kommer hjem sommeren 1965 og traff min mor igjen, kunne hun fortelle følgende: Det var i dagsnytt bekjentgjort at Luftforsvaret ville sende et fly til de forskjellige bebodde steder på Svalbard. Familie og venner kunne via posten ekspedere sendinger til Andøya flystasjon. Disse sendingene ville så bli kastet ned på de respektive adresser. Min mor sendte brev, kaker og mye god mat.

Om kvelden den dagen flygningen hadde funnet sted, ringte hun Andøya flystasjon. Hun fortalte at hun hadde sendt en julepakke til sin sønn som lå på fangst i Tjuvfjorden på Edgeøya. Hennes spørsmål var så om sendingen var kommet fram. Offiseren hun snakket med, ba henne vente mens han snakket med flyverne. Etter en stund var han tilbake med følgende beskjed: ”Flyverne sier at da de ikke så tegn til liv i Tjuvfjorden, tok de pakken med tilbake igjen. Hvor kan vi sende den i retur?”

Stakkars mor! Hele vinteren fryktet hun at vi i Tjuvfjorden var forulykket. Først da vi fikk besøk av en fiskebåt våren 1965 og fikk sendt et telegram, fikk hun visshet om at alt var i orden.

Per Johnson.

Plukkfangst:

Første japanar på Nordpolen, og den første som tok seg dit åleine, rett nok med hundespenn, var **Naomi Uemura** og han kom merkeleg nok fram til polpunktet på same dato som Ragnar Thorset, men 4 år tidlegare, nemleg 29. april 1978. Og ikkje berre gjekk han til Nordpolen på denne turen, men då han nådde tilbake til Kap Morris Jessup på nordspissen av Grønland, gjekk han like godt, som den aller første, Innlandsisen på langs til han nådde Grønlands sørlegaste punkt. Før dette hadde Uemura budd eit år i Siorapaluk, den nordlegaste bosetninga på Grønland, for å lære Arktis å kjenne og han hadde gått i Knud Rasmussen sine sledespor frå Vest-Grønland til Alaska. Han var også den første som nådde toppane på “The five summits”, det høgaste fjellet på fem kontinent, men på nedstiginga frå Mt. McKinley, 43 år gammal i 1984, vart han borte.

Naomi Uemura er no blitt heidra med eit grønlandsk frimerke. Frå før står det ei minneplate til ære for han ved flyplassen i Narsarsuaq, og ein 2.540 meter høg nunatak på Syd-Grønland har fått namnet “Nunatak Uemura”.

--HH (Greenland Collector sept. 11)

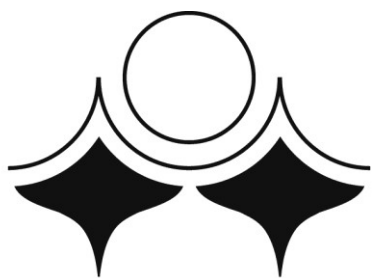


Polarbokhandel

Besøk vår heimeside for å sjå vårt rike utval av polarbøker!

www.ishavsmuseet.no

Eller bestill på tlf 700 92 004



HAREID HOTELL



Hareid Hotell – når innsida tel!

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

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

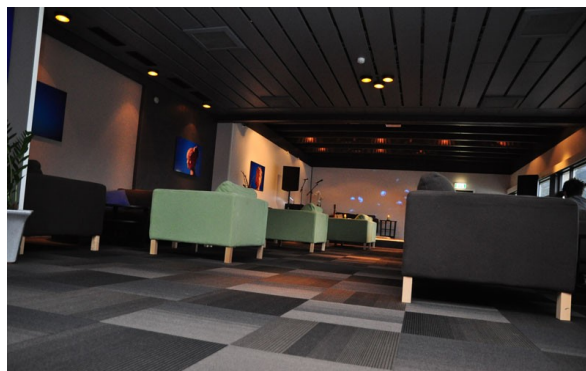
Hareid Hotell – midt i bygda!

www.hareidhotell.no

post@hareidhotell.no

Telefon: 70092411

Sans



Stadig ein av publikumsmagnetane under Hareidsstemna:

Spennande ishavskveld på Brandal

Ishavskvelden på Ishavsmuseet Aarvak i Brandal vart ein braksuksess. Over 200 trassa det dårlege véret onsdag og opplevde lun stemning på museumsloftet, som var fylt til randen av det det kan huse. Det annonserte foredraget til Vegar Brandal (35) – ”I Nansens fotspor” – var nok hovudgrunnen til det. Men litt ekstra stas følgde med arrangementet, sidan museet feirar sine 30 år i 2011.

Av Gunnar Wiik

Vegar Brandal (35) er frå Ulstein, men bur på Røros saman med Kirsti Elisabeth Gunne og deira to gutar, Jonas og Håkon. Vegar har i fleire år vore tilsett hos Røros Rehabiliteringssenter. Gjennom importfirmaet Ute Depot forhandlar han friluftskle og -utstyr. Gradvis har polarinteressa hans fått utvikle seg. Dette har mellom anna materialisert seg gjennom eigne ekspedisjonar. Onsdag kveld fortalde Vegar Brandal om hans sjølvopplevde kryssing av Grønland – i foredraget ”I Nansens fotspor”.



*Vegard Brandal viste bilde og film frå turen.
Foto: Gunnar Wiik*

I tillegg til foredraget kunne dei frammøtte kose seg med song signert Silje Brandal. Akkompagnert av tonane til nydelege ”The Rose” framførte ho sin eigen hyllest til heimbygda hennar, Brandal. Det var rørende vakkert. Ornitolog Alv Ottar Folkestad – ein sann fugle-, dyre- og naturvenn – baud på høgtlesing frå ei bok av polarlegenden Helge

Ingstad, som hylla nettopp polarnaturen og samspelet mellom dyr, natur, véret og årstidene.

30-åringen

Innimellom dei ulike programpostane fortalde Webjørn Landmark om jubilaranten si historie. Landmark har laga ein eigen reportasje som oppsummerer dei første 30 åra til Ishavsmuseet Aarvak; dette kan ein lese om i ”Isflaket” nummer 2 - 2011. Ulike gåver vart gitt til 30-åringen frå Hareid kommune, Venneforeininga til Ishavsmuseet og Hareidsstemna. Landmark og museet var like rause med å dele ut ishavsboka ”Is, skuter og folk” til ulike bidragsytarar til den flotte ishavskvelden.



Hareid-ordførar Anders Rise gav blomster til jubilaranten, representert ved dagleg leiar Webjørn Landmark, og håpte på eit godt samarbeid med museet vidare. – Brandal og Hareid kommune treng museet. Men dette er ein nasjonalskatt, sa Rise, som håper at museet får den statlege støtta det fortener. Foto: Gunnar Wiik

Tøffing

Vegar Brandal er ein friskus. Han er glad i naturopplevingar, noko som speglar seg i jobben hans og ulike gjeremål og stunt han utfører på fritida. Skjønt, skiljelinene mellom hobby og jobb har blitt stadig snevrare. Gjennom eit importfirma forhandlar han friluftsutstyr. Ser vi dette i samanheng med

friluftsutdanninga frå Norges Idrettshøgskule, kan vi ane ein raud tråd i tankegangen til den opphavlege ulsteiningen. Ikkje berre trivst 35-åringen i fri og frisk luft; han har også erfaring med å guide andre eventyrlystne under krevande naturforhold.

Grønlandsisen på tvers

Vegar Brandal er glad i polarhistorie, og gjennom å ha tileigna seg kunnskap om ulike polarheltar sine bragder, vaks det fram ei eventyrlyst om å få smake på polarnaturen, han også. Is og kulde skulle uansett ikkje vere det største problemet for ein fyr med etternamnet Brandal, og som – når han ikkje er ute på ekspedisjonar – er busett på Røros. (Nokon som hugsar ”Mot normalt?”-sketsjen til Leif Juster?) Likevel må det seiast, ei kryssing av Grønlandsisen – uansett kva retning det skal vere – er det heller få som maktar å utfordre. Vegar sitt turfølgje (eller ekspedisjon) valde å krysse isen frå vest til aust. Vegar var ein av tre guidar; Cecilie Skog var ein av dei andre guidane. Til saman 12 betalande kundar var med på turen.

– Eg er veldig takksam for at eg blei invitert til å halde dette foredraget. Det var ikkje vanskeleg å takke ja. Sidan eg ikkje kunne halde det på Grønland, så var dette den rette plassen å gjere det, sa ein både stolt og audmjuk Vegar Brandal.

Spektakulære naturopplevingar

Publikum fekk høyre Brandal fortelje om planlegginga og utfordringane på turen. Den visuelle delen av foredraget – som var sett saman av snuttar av levande bilde og fotoseriar signert hovudpersonen sjølv – viste den spektakulære naturen. Både i solskin og i styggevær. Det var aldri lange pausane. 12 økter på kvar 30 minutt effektiv gange; innimellom øktene var pausene av ei varigheit som veksla mellom fem og ti minutt. I snitt gjekk laget 35 kilometer per dag.

– Ein kan sjå på det som monotont. Men vi gleda oss over nyansane i landskapet. Dagane då det var strålende sol og ikkje eit vindpust var sjølv sagt heilt ubeskrivelege. Men det var også godt å oppleve at gruppa funka då

snøstormen rasa. Høgdepunktet var å sjå fjella den siste dagen. Det var heilt spesielt.

Opplevingane til Vegar har gitt han meirsmak. Ei ny kryssing av Grønland står på agendaen neste år – også då som guide. Der er det ikkje fullbooka. Kanskje nettopp du har lyst til å bli med på eventyr?



Venneforeinga til Ishavsmuseet gav eit måleri til museet. Frå venstre Svenn Aslak Veiseth i venneforeininga, dagleg leiar Webjørn Landmark, og Stian Runne Brandal, leiar Ishavsmuseets Venner. Foto: Gunnar Wiik



Coop Prix Hareid

Tlf 700 95 740

Fax 700 95 749

Mail: hareid@prix.coop.no

Opningstider:

Mandag-fredag 9.00-22.00

Laurdag 9.00-20.00

Vi er med på turen

some seth design.no

AARVAK

Eit levande lokalsamfunn er avhengig av eit mangfald av idrettsleige og kulturelle aktiviteter. Vi spelar på lag med desse, nettopp for at du skal få eit betre tilbod i lokalmiljøet ditt.

Velkomen inn til oss, så skal vi hjelpe deg på den beste måten!
Tlf. 700 700 00. E-post: sparebanken@sparebanken.no. www.sparebanken.no.

Bank. Forsikring. Og deg.

SpareBank
SØRE SUNNMØRE 

Einar Holm - sjømann, fangstmann, lærar og politkar.

Av Magnus Sefland

Einar Holm har hatt ei yrkeskarriere med stor spennvidde. Då vi – Finn Sindre Eliassen og eg – hadde ein lengre samtale med Einar Holm om yrkeslivet hans, konsentrerte vi oss naturleg nok mest om det som hadde med sjøen og ishavsdrifta å gjere. Einar Holm sine mange langvarige funksjonar i politikk på kommunalt og fylkeskommunalt nivå overlet vi til andre å snakke og skrive om.

Familieforhold: Einar Knut Holm vart født i Hareid 12.08.1933. Foreldra var Astrid f. Grimstad og Normann Holm. Einar gifte seg i 1961 med Audhild Kapstad frå Gaular i Sunnfjord. Dei fekk to born, ei dotter og ein son (Bjåstad og Waage 1985).



Familien Holm. Sitjande framme frå v.: Hallvard, mor Astrid f. Grimstad, far Normann, Marit. Ståande bak frå v.: Guri, Einar, Arnlaug. Foto frå E. Holm sin fotoalbum.

Normann Holm var fiskar av yrke og var bolkevis mykje borte frå heimen. Alt frå ti-tolv års alder hjalp Einar til i både huset og på garden, og han var også elles ein aktiv og engasjert gut.

Alt i ung alder sikta Einar seg inn mot eit yrke på sjøen og ishavet. Familiebakgrunnen drog i den retning, det same gjorde nærings- og

arbeidslivet i Hareid. Einar var ferdig med den sjuårige folkeskulen i 1947. Den gong var vegen frå sjuårig folkeskule og rett ut i forpliktande arbeidsliv like nærliggande – eller kanskje vel så nærliggande – som vidare utdanning var. I Hareid var slikt arbeid ofte på fiskeria og ishavsnæringa i gjenoppbygging etter både stillstand og tap av tonnasje under krigen. For driftig ungdom i kystdistrikta kunne yrkesval framstå som eit dilemma: sjøen og ishavet – eller vidare utdanning.

Lagnaden kom til å avgjere at Einar Holm fekk med seg begge deler. Einar fekk også med seg politikk som ei tredje retning i tillegg. Broren Hallvard fekk også med seg begge deler – om enn på ein annan måte. Han tok lærarutdanning og vart lærar og skulesjef i Longyearbyen på Svalbard i ein mannsalder. Men også han fekk i startfasen med seg røymsler frå ishavsfangst.

Ei spesiell familiehending kom til å vekke Holm-brørne si interesse for ishavet litt ekstra. Normann Holm si syster Kari gifte seg med Knut O. Brandal, son til ishavsskipper Ole S. Brandal. Knut var også ishavsmann. Han gjorde inga lang karriere som ishavsskipper. Men i Vollen (1951) finn ein Knut O. Brandal som skipper på ishavsskuta Haugen ved innklarering i Ålesund i 1923. Knut overvintra som fangstmann i Moskusheimen på Revet på Nordaust-Grønland saman med Eilif Herdal vinteren 1931/32. Herdal var ein av dei som deltok i den vidgjetne flaggheisinga og annekteringa av Eirik Raudes Land i Myggbukta i juni 1931.

Neste vinteren var Knut heime. Då gifte han seg med Kari Holm. Det ekteskapet kom til å vare berre rundt eitt år. I 1933 drog han på nytt til Nordaust-Grønland som fangstmann, den gong til Hoelsbu ved Moskusoksefjorden, for å overvintra der saman med fangstmann Johan Listhaug frå Ørskog. Tidleg på hausten vart Knut sjuk med smerter i magen. Han vart sengeliggende ei kortare tid, før han døydd i køya si på loftet i Hoelsbu 30.09.1933. Knut sjølv trudde nok ikkje at det som plaga han skulle bli dødeleg. Han sa ikkje noko om

tankar i den retning, og han ordna ikkje med noko skriv eller helsing til kona Kari.

Mykje tyder på at Knut ikkje var heilt frisk då han reiste heimanfrå. I sin isolerte situasjon på Nordaust-Grønland var der inga medisinsk hjelp å få. Det heile gjekk så pass fort at noka evakuering var ikkje råd å få til. Det var heller ikkje mogleg å stille noka sikker diagnose og dødsårsak. Fangstkamerat Listhaug brukte fleire dagar på å ta seg fram til næraste stasjon med folk (truleg Myggbukta) for å varsle om dødsfallet. Frå stasjonen var folk med tilbake til Hoelsbu og konstaterte dødsfallet og at den avdøde ikkje bar merke etter vald. I bakhovudet hos Listhaug låg nok også ein viss frykt for moglege skuldingar om slagsmål og drap. Men akkurat det synest i ettertid nokså unødvendig. Begge karane i Hoelsbu har ettermæle som sindige og omgjengelege personar.

Tilbake i Hoelsbu gravla Listhaug den avdøde ved eit elvefar om lag ein kilometer vest for Hoelsbu. Resten av overvintringa gjennomførte Listhaug åleine. Vinteren 1934/35 fekk Listhaug selskap av Walter Molt. Dei to la mykje arbeid i å hogge til ein fin gravstein som dei sette opp på grava. Med tida har vårløysing og erosjon tatt gravsteinen. Fleire ekspedisjonar til Nordaust-Grønland har lagt umak i å prøve å finne grava til Knut O. Brandal – utan resultat.

I Ishavsmuseet i Brandal er det innreidd og utstyrt ei fangsthytte som er nokolunde typisk for fangsthyttene på Nordaust-Grønland. Fasaden på hytta i museet vart gjort så lik fasaden på den originale Hoelsbu som mogleg. Hoelsbu vart valt som mønster for fasaden – og som namn på museumshytta – nettopp fordi Knut O. Brandal døydde der.

Einar Holm var knapt to månader gammal då onkelen Knut døydde i Hoelsbu. Det var på tale at den nyfødde guten skulle få namnet Knut etter den avdøde onkelen. Men det vart for sterkt for Kari – enkje og tante. Ho sette seg mot det, men godtok at guten fekk Knut som andre fornamn. Dermed vart namnet Einar Knut Holm.



Gravsteinen til Knut O. Brandal

Også ei anna hending med tragisk tilsnitt var med på å gi Einar Holm interesse for ishavsliv. Johan A. Hareide frå Leines i Nordland, som drukna på Nordaust-Grønland som deltakar i Floren-ekspedisjonen, var syskenbarn til mor til Einar. Johan A. Hareide var saman med skipper Severin Liavåg på isbjørnjakt på isen i mai 1909, då begge gjekk gjennom isen og drukna. Einar har fortalt at historiene om dramatik og tragedier var levande heime hos familien Holm i Einar sin barndom (E. Holm: personleg fråsegn; Listhaug i TV-program; Mikkelsen 1994).

Første tida på sjøen og i isen: For Einar Holm var det sjølv sagt at han skulle bli sjømann, fiskar og fangstmann. Han starta sjømannslivet som kokk på frakteskuta Sokrates av Hareid i 1947, det året han vart konfirmert. Han var om bord i Sokrates til våren 1948. Om hausten same året gjekk turen til folkehøgskule i Førde i Sunnfjord. Der gjekk han årskurs 1948/49.

Ishavsskuta Polarsel, heimhøyrende i Hareid, ny og var på sin første tur til Vestisen i 1950. Einar var då komen tilbake frå folkehøgskuleopphaldet. Arbeidet som kokk på Sokrates var nærmast som ein prolog for sildefiske og ishavsfangst. I 1951 kom Einar i gong med begge deler. Først fekk han seg jobb som messegut på Polarsel på storsildfiske vintersesongen 1951. Der var Martinus 'Tin' Brandal skipper og Sverre Moldskred (til vanleg kalla 'Moldskred-Sverre') notbas. Dei to – 'Tin' og 'Moldskred-Sverre' – var fargerike personlegdomar.



Skipper Martinus "Tin" Brandal

Etter vintersildfisket fekk Einar seg plass som fangstmann på Polarsel på vestisturen i 1951. Det var rift om slike jobbar. Det skulle kome til å bli ein tur med todelt innhald: godt økonomisk resultat, men også ein tragedie som Einar fekk svært tett inn på livet. Einar og Leidulv Mork var jamaldringar og hadde site meir eller mindre side om side i klasserommet gjennom det meste av folkeskuletida. Hausten

1950 var begge med i tomtegraving for eit nybygg. Men det var ishavet som lokka. Der var det eventyr, og der var det meir pengar å tene. Som 17-åringar drog dei begge på ishavet i Vestisen i 1951: Einar på Polarsel og Leidulv på Brandal.

Tragedien skjedde ved at Leidulv Mork under plukkfangst fall mellom skutesida og isen og fekk alvorlege klemskader. Først kom det ut på radioen frå Brandal at dei hadde hatt ei alvorleg ulykke og deretter at det var ei dødsulykke. Til slutt kom namnet på vedkomande. Hvalrossen av Hjørungavåg hadde tatt full fangst og akkurat tatt på heimveg. Skuta gjorde vendereis og tok den omkomne med heimover.

Einar Holm har både fortalt og skrive om denne hendinga. Han har ikkje lagt skjul på at det var ei oppleving som merkte han for resten av livet.

Å gjere opp det økonomiske etter ein tur med slike opplevingar blir på ein måte noko fattigsleg. Men reint økonomisk var vestisturen for mannskapet på Polarsel i 1951 ein kjempetur. På ein tur på grovt rekna eit par månader kom dei ut med ein mannskapslott som tilsvarte om lag ei og ei halv vanleg årsløn for industriarbeidarar. Etter vestisfangsten følgde ein stretetur om også ga god lott. (E. Holm: personleg fråsegn og i Isflaket nr 1-2011).

Orkan i Vestisen i 1952: Ishavsskutene vart ikkje rekna for å vere det heilt store på vintersilda. Einar Holm fekk seg plass som fiskar på hareidbåten Fangst på silda i 1952. Fangst var ein av toppbåtane på silda.

Til vestisfangsten i 1952 var Einar tilbake på Polarsel. Det vart ein dårleg sesong: dårleg ver, lite is, mykje isbanking, få dyr og dårleg fangst – også før det gjekk katastrofalt gale. Skipperane heldt på radioen gåande det vanlege spelet for å halde gode fangstklattar for seg sjølv og gjerne avleie konkurrentane.

Vermeldingane var dårlege. Tidleg i april braka uveret laust – med vind av orkans styrke. Alle skutene som kunne la i veg med bauging ut over mot iskanten og ope hav. På Polarsel var Martinus Brandal skipper, og sonen Ottar M.

Brandal var andreskyttar. Einar har fortalt at han skulle gå på rorvakt då han møtte andreskyttaren på dekk. Andreskyttaren, godt kledd, gjekk mot tønneleideren for å klatre opp, sjølv om det etter Einar si utsegn 'bles trollkjerringar'. Einar skal ha spurt Ottar om han hadde tenkt seg opp i tønna i det veret som rådde. 'Eg er nøydd,' skal Ottar ha svart før han tok fatt på leideren.

Polarsel kom seg ut i rom sjø og berga seg. I fangst var det vanleg å teie seg på radioen dersom ein hadde funne fangst som ein ville ha for seg sjølv. Men etter uveret og etter at det hadde gått nokre dagar, begynte skutene å rope på kvarandre. Mange skuter var i kontakt med kvarandre og utveksla informasjon om korleis dei hadde greidd seg gjennom uveret. Då var det fem skuter som ikkje svarte. Det var dei som hadde vore lengre sørvest. Flemsøy av Hareid var skuta som hadde den sterkaste sendaren. Skipper Karl J. Brandal – 'Volle-Kalla' - på Flemsøy hadde eit system som gjorde at han hadde den beste oversikten over kvar dei einskilde skutene var til ei kvar tid. Han ropte stadig på dei skutene som ikkje svarte. Radiotrafikken vart registrert på Island, og snart breidde det seg uro for at det kunne ha hendt ei katastrofe. Einar – og mange andre – sat ved høgtalarane i messene og høyrde det meste av det som vart sagt på radioen.



Flemsøy. Foto: Knut M. Myklebust, Ishavsmuseets arkiv.

Om bord i Brandal var student Per Øynes. Han var Fiskeridirektøren sin observatør på fangstfeltet. Mange år seinare var Øynes med på å skrive boka 'Alarm i Vestisen'. På grunnlag av sine eigne dagboknotatar skildrar Øynes skipper Johannes Brandal sine reaksjonar: vakling mellom håp og fortvilning, etter som tida gjekk og ingen ting skjedde. Ein gong mumla Johannes: 'Nei ... ikke tale om! Det har ikke hendt noe med 'Buskøy'!' Ein annan gong slo han neven i bordet og freste: 'Ikke faen! Ikke 'Buskøy'! ... Jeg kan være med på 'Pels', men ikke 'Buskøy'! Ikke tale om!' (Nystrøm og Øynes 1968). – Som kjent var Pels ei mindre skute enn Buskø. Johannes Brandal og skipper Petter Liavåg på Buskø var nære venner.

Etter kvart gjekk uvissa over i visse om at det hadde hendt ei katastrofe. Fem skuter var sakna: Buskø av Vartdal, Pels av Tjørvåg, Brattind og Ringsel av Tromsø og Vårglimt av Balsfjord – med til saman 78 mann. Alle skutene hadde radio. Noko av det mest gåtefulle er at ingen av dei rakk å melde frå om at dei var i nød (E. Holm: personleg fråsegn; Nystrøm og Øynes 1968).

Arild: Arild av Tromsø kom inn til Island etter orkanen i sterkt herja tilstand. Begge fangstbåtane var knust. Det same var skipperlugaren på akterdekket. Frammasta med tønna var knekt ved godset. I maskinrommet var det sjø til langt opp etter motoren. Det var ei lykke at motoren (ein Deutz diesel på 180 hk) hadde luftinntak på toppen og ikkje gjennom veivhuset. Sjøen slo seg inn i både styrehus og bestikkugar og sette både radio og peileapparat ut av funksjon. Også resten



Polarsel. Foto: Einar Holm

av skuta var gjennomblaut av sjø. All proviant som ikkje var hermetikk eller på annan måte vasssett, var øydelagt.

Under arbeid med å setje ut ein bølgedempar frå akterdekket vart to mann feia over bord. Den eine av dei vart hengande igjen i tauverk og vart slått inn igjen av neste sjø. Men den andre – Oluf Kaspersen frå Ramfjord – vart borte i stormhavet. Kaspersen vart den 79. som omkom i ulykka.

I ruffen låg fangstmann Marinius Antonsen. Han hadde fått slått av lårhalsen under fangst før orkanen. I uveret var det ikkje mogleg å flytte han over dekk til overbygget akterut. Mannskapet måtte ut på dekk for å surre fast mastetoppen med tønna som hang og slang etter baugstaget. Dei frykta at mastetoppen skulle skade dekket og lage lekkasje. Då surra og spikra dei også kappedøra til ruffen. Antonsen vart heilt isolert. Der vart han liggande åleine i dagevis i ein gjennomvåt og kald ruff. Sjøvatn skvalpa fram og tilbake på dørken og slo heilt opp i køya. Smertene frå lårhalsbrotet vart forsterka ved at han vart kasta fram og tilbake i køya i sjøgangen. Slik låg han utan tilsyn av noko slag, utan mat og drikke –

og utan å vite noko om dei andre på skuta eller kvar skuta var. Det må ha vore ei forferdeleg oppleving. Heller ikkje navigatørane visste kvar dei var – før veret hadde roa seg og dei fekk ein gløtt av sola, slik at dei kunne ta solhøgda. Då viste det seg at dei var langt sørvest av Island (Hansen 1998). (Her kan det kort nemnast at Arild etter fleire eigarskifte fekk tilhald i Brandal, med namnet Kitak).

Leiting: Frå Island vart det sett inn fly i leiting. Førsteskyttar Ibert Mathisen på Arild var med på flyleitinga frå Island som kjentmann. Den norske stat sette inn korvettane KNM Sørøy og KNM Nordkyn i leitinga. I tillegg leigde staten Polarsel og nordlandsskuta Norland I til å delta i leitinga.

Etter klargjering på Island gjekk dei to ishavsskutene langs iskanten i sørvestleg retning frå Jan Mayen til Kap Farvel. Der var lite å sjå og dei gjorde ikkje oppklarande funn. Men då dei var komne ned i Stretet, såg dei frå Polarsel i det fjerne, langt inne i isen, noko som kunne vere ei mast. Radiomeldingar om dette gjekk tilbake til Norge, og det kom tilbake meldingar om at synske personar hadde 'sett' folk på isen. Frå Polarsel vart det sendt ein fotpatrulje på tre mann inn over isen.

Leiar for patruljen var andreskyttar Ottar M. Brandal. Ein av dei som vart plukka ut til å vere med på turen var Einar Holm. Han var på den tid aktiv fotballspelar og i god fysisk form. Det trongst, for det vart ein strabasjøs tur over skrugardane. Tredjemann i patruljen var fangstmann Karl Overvåg. Patruljen kom fram til det som på avstand såg ut til å kunne vere ei mast. Det viste seg å vere ein tømmerstokk som i isskruing hadde blitt ståande oppreist, mest som ei mast. Tømmerstokken var mest truleg komen drivande med isen frå nordkysten av Sibir. Dei fann også flådde selskrottar som låg igjen på isen etter at selfangarane hadde tatt skinna. Dette var skrottar som hadde drive sørvestover frå Vestisen med den sorgåande havstraumen. Det som synske kan ha 'sett', kan ha vore dei flådde selskrottane.

Skutene som var på heimveg frå Newfoundland, gjekk opp Stretet på leiting. Det gjaldt både tromsskutene og sunnmørsskutene. Norbjørn av Tromsø fann ein baugleider, men det viste seg seinare at den tilhørde Arild. Polarsirkel av Tromsø fann ein redningsvest som var merkt med namnet Vestis, truleg frå Vestis av Tjørvåg som forliste i Vestisen før orkanen slo til.

På Island var Einar, saman med Karl Johan Brandal og Arne Moldskred frå Polarsel, og folk frå andre skuter, på besøk til fangstmann Marinius Antonsen frå Arild, som var komen på sjukehus (E. Holm: personleg fråsegn; Nystrøm og Øynes 1968; Hansen 1998).

Utdanning, fotball - og sjøen igjen: Etter dei harde og sterke opplevingane under orkanen i Vestisen og leitinga etterpå var det fleire som gav opp ishavsdrifta som yrke og veg til inntekt. Andre tok konsekvens av det som hadde hendt på ein annan måte. Fram til då var det ikkje uvanleg at ein skipper hadde med seg både søner og svigersøner på same skute.

Gjekk det gale, ville familien bli sterkt råka. Eit tragisk døme på dette var Vårglimt av Balsfjord, ei av skutene som forsvant i 1952-orkanen. I åra etter 1952 gjekk somme skuter saman og ordna seg slik at fleire familiar spreidde seg på fleire skuter. På den måten prøvde dei så å seie å spreie risikoen og unngå at ein og same familie skulle bli så sterkt råka, dersom det skulle gå gale igjen.

Einar Holm hadde ikkje tatt skrekken av opplevingane i 1952. Han satsa vidare på ei framtid på sjøen. Han var med Polarsel i Stretet i 1952 og i Vestisen i 1953. Han gjekk fiskarfagskulen på Aukra og tok eksamen som kystskipper i 1955. Med det var han kvalifisert som bestmann. Dermed vart det tur til fiske ved Vest-Grønland med Flemsøy, skipper Hans Kaldhol, i 1955. Einar heldt fram som bestmann på Flemsøy på silda i 1956. For Vestisen i 1956 kom skyttarane om bord igjen, og Einar vart med som fangstmann.



Hareid Idrettslag sitt fotballag i 1968. i dåverande 4. divisjon. Trenar Einar Holm ståande i bakre rekkje, med solbriller. Til venstre for Holm nåverande redaktør av Isflaket, Finn Sindre Eliassen. Foto: Hareid IL si nettside.

I åra rundt 1954-55 var Einar framleis aktiv fotballspelar. Han praktiserte den vanskelege kombinasjonen som fleire andre også har vore bort i, nemleg å kombinere fotball med sjøliv og fiskeri. Fleire har stilt opp i fotball og dunka

inn nokre mål medan skuta låg inne for å få reparert ei riva not – eller noko liknande. Einar oppnådde å bli krinsmeister med laget til Hareid Idrettslag. I ettertid var han ikkje sikker på årstalet, det må ha vore rundt 1954-55. Derimot hugsar han at Hareid slo VRF 6-2 i ein viktig kamp. Einar scorea tre av måla (E. Holm: personleg fråsegn).

Vestisen i 1956: Vestisturen med Flemsøy i 1956 kom til å føre med seg ei avgjerande endring i Einar Holm sitt livsløp. Einar var fangstmann på Flemsøy. Skuta låg innefrosen saman med to andre skuter – i ettertid trur Einar sjølv at ei av dei var Polhavet – og det vart ikkje mykje fangsting. Derimot fanga dei to isbjørningar som vart sett i ei kasse og etter heimkoma sendt vidare til ein eller annan dyrehage. Isbjørningar på kaiene i Hareid og Brandal vekte oppsikt hos både born og vaksne.

Medan skutene låg fastfrosne vart Einar Holm sjuk. Han merka først smerter i ein fot. Smertene breidde seg til knea, han fekk høg feber og vart sengeliggande i ruffen. Han drog seg opp i kappedøra for å late vatnet, men greidde etter kvart ikkje det heller og måtte bruke ei pøs. Det var klart at Einar var alvorleg sjuk.

Skipper Karl J. Brandal begynte å forhøyre seg med skipperane på dei andre skutene. Skutene låg fastfrosne. Med ulykka i 1952, og den rolle nettopp Karl J. Brandal spelte der, i friskt minne, vekte radiokontakten om sjukdom ei viss uro også på dei andre skutene. Skipperen gav den sjuke ei smertestillande sprøyte – utan at det hjalp noko særleg.

Ruffen på Flemsøy var ikkje akkurat noko ideelt sjukerom. Der var sveitte og skitne klede etter tungt kroppsarbeid, røyk, dårleg luft og trafikk opp og ned leideren som gav vekslande kald og varm luft. I sine eigne klede - ikkje akkurat reine, dei heller - i febersveitte og på ei hard madrass utvikla den sjuke liggesår. Etter ei veker tid vart det snakk om evakuering av den sjuke med helikopter. Det var snakk om eit amerikansk helikopter. Dette var eitt år etter at folk vart evakuert med helikopter frå Jopeter

utanfor kysten av Nordaust-Grønland. Den gong kom eit stort amerikansk transportfly frå Thule til Mestersvig med to mindre helikopter i lasterommet (Ottesen 2007). Kvifor ei slik løysing ikkje vart valt i 1956, er ikkje kjent. Men ein kan lett tenkje seg at avstanden frå Mestersvig til posisjonen for Flemsøy og dei andre skutene i same klynga var for lang.

Frå Keflavik vart det sendt eit amerikansk transportfly med eit helikopter i lasterommet. Tanken var visstnok - om mogleg - å finne landingsplass på eit isflak. Derifrå skulle helikopteret flyge til dei innesperra skutene og hente den sjuke. Flyet flaug så lågt over skutene at flyduren kunne høyrast heilt ned i køya til den sjuke i ruffen på Flemsøy. Det gav den sjuke håp om snarleg evakuering og legehjelp. Vonbrotet var stort då flyduren berre forsvann.



Helikopteret på isen mellom Flemsøy og Polhavet. Foto: Avisutklipp frå Einar Holm sitt fotoalbum.

Løysinga som vart valt, var norsk og omfatta marinefartøyet KNM Valkyrien og eit lite, norsk helikopter som tilhørde den norske marine. KNM Valkyrien var identisk med det tidlegare hurtigruteskipet Polarlys. Fartøyet vart tatt ut av bruk som hurtigruteskip tidleg på 1950-talet og vart ombygt for teneste som forsyningsfartøy for motortorpedobåtar. Trass i bestykning og sjømilitær gråfarge på utsida, var det igjen svært mykje av hurtigruteinnreiing på innsida av fartøyet. Fartøyet vart utrangert tidleg på 1960-talet.



Einar Holm blir boren på bære om bord i KNM Valkyrien. Foto: Avisutklipp frå Einar Holm sitt fotoalbum.

Valkyrien var sendt frå Norge til iskanten, med helikopter og lege Einar Aspelund om bord. Skipperveteranen Kristoffer Marø var med som islos. Helikopteret landa på isen ved sida av

Flemsøy, som framleis låg fastfrosen. Karane på Flemsøy hadde laga til ei provisorisk sjukebåre. Det var ei svært provisorisk innretning, der årar frå fangstbåtane vart brukt som langsgåande stokkar i bærekonstruksjonen. Med den sjuke på båra manøvrerte dei den opp kappeleideren og fekk den ut på isen til helikopteret. Helikopteret var nokså spinkle saker og hadde heller primitivt navigasjonsutstyr. Helikopterkabinen var forma som ein kuppel, truleg av plastmateriale. Det gav god utsikt i nesten alle retningar. Ved helikopteret vart den sjuke flytt til ei meir hensiktsmessig sjukebåre. Den vart plassert slik at flygaren hadde sin plass på eine sida av båra og legen frå Valkyrien på den andre. Den sjuke låg med hovudenden i flyretninga og med beste sikten bakover. Han hadde då fått ei sprøyte, slik at han hadde ikkje vondt.

Helikopteret tok av og hadde flogt ei tid, uvisst kor lenge. Den sjuke låg og halvsov og gløtte inn i mellom bakover. Då såg han brått ein svart flekk på himmelen bak helikopteret. Han pikka bort i legen. Denne snudde seg og såg den same flekken. Legen varsla flygaren, som snudde helikopteret 180 grader.

Etter ei stunds flyging landa helikopteret på dekket av Valkyrien. Der vart den sjuke boren til ein rein, fin lugar. Der vart han vaska og stelt og lagt i ei rein, kvit køy. 'Det var som å kome til himmels. Eg skal aldri gløyme den køya' har Einar Holm fortalt. Legen gav Einar den behandling han kunne gi. Kristoffer Marø kom ned og snakka med Einar. Det same gjorde helikopterflygaren, kaptein Kolbjørn Lunne. 'Eg må takke deg, for det du såg var nødrakettar frå Valkyrien,' sa han. Valkyrien hadde fått radiomelding frå Flemsøy om tidspunktet då helikopteret letta. Ut frå det dei visste om avstand og flytid kunne dei på Valkyrien slutte seg til at helikopteret måtte vere på feil kurs. Helikopteret sitt navigasjonsutstyr var til lite nytte i det geografiske området så nær den magnetiske nordpol. 'Eg hadde mist retninga og var på feil kurs. Eg var i ferd med å lande for å forsøke å peile,' sa flygaren. Det var altså Einar Holm – pasienten – som fekk flygaren til å snu.



Lege Einar Aspelund i samtale med Einar Holm om bord KNM Valkyrien. Foto: Avisutklipp frå Einar Holm sitt fotoalbum.

Valkyrien gjekk for full fart til Akureyri på Island. Der var Einar inn om sjukehuset ein snartur. Men Valkyrien tok Einar om bord igjen og gjekk til Bergen. Derifrå vart Einar flytt til Ålesund. Der bar det rett til sjukehuset, og der vart han verande bort i mot eit halvt år, hardt angripen av giktfeber. Han var så hardt angripen at han var ute av stand til å halde ein penn eller løfte eit glas. Sjukdomen vart behandla med antibiotika, varme og fysioterapi. Einar kom heim frå sjukehuset ut på hausten i 1956 (E. Holm: personleg fråsegn; Holms fotoalbum).

Giktfeber: Giktfeber er ein betennelsessjukdom som reaksjon etter ein infeksjon av streptokokkar. Det blir rekna med at om lag tredjeparten av ei befolkning ber på streptokokkar – utan symptom. Dårleg hygiene og kosthald kan utløyse giktfeberangrep. Dominerande symptom er smerter og oppsvulming i ledd og musklar, saman med høg feber. Dette kan i seg sjølv bli dødeleg. Alvorlegast er kanskje likevel langtidsskader med øydelagde hjarteklaffar. Sjukdomen er mindre vanleg nå enn den var tidlegare, mykje på grunn av betre levestandard og behandling med antibiotika (Beck: personleg fråsegn; www.nhi.no).

Styrmannsutdanning: Einar Holm gjekk heime sjukmeldt fram til våren 1957. Han fann ut at fiskeri og ishavsfangst ikkje var det rette for han, etter det han hadde vore gjennom. Men

han hadde vanskar med å gi opp tanken på eit yrkesliv på sjøen. Derfor gjekk han styrmannsskule og sikta mot utanriksfart. Han var sjukmeldt, men greidde likevel å gå på skule. Han tok styrmannssamen våren 1958. Same våren var han i Oslo og fekk stiva av ein ankel, ein etterverknad etter giktfeberangrepet. I 1959 var Einar bestmann på snurparen Syrian på vintersilda. Dette var ikkje heilt etter råda han fekk både heime og frå sjukehuset, for helse var ikkje heilt bra (E. Holm: personleg fråsegn).

Fred. Olsen: I 1959 gjorde Einar Holm alvor av utanriksfart. Han mønstra ut som styrmann i Fred. Olsen. Først som tredjestyrman eit halvt års tid, deretter rykte han opp til andrestyrman. Båten heitte Balkis (b. 1955/ca 4200 dwt) og var ein fin båt i linjefart på Europa, Middelhavet, Vest-Afrika og Nord-Amerika. Einar segla i den farten i nesten to år, og han treivst godt der (E. Holm: personleg fråsegn; www.brovingen.no).

Giktfeberen på nytt: I 1961 låg Balkis i Famagusta på Kypros og lasta grønsaker - etter minnet meiner Einar at det var gulrøter og poteter. Dei låg der ei veker tid. Båten hadde kjølerom. Som styrman hadde Einar ansvar for innstuing av last, og han var stadig inn og ut av kjølerommet. I den situasjonen kjende Einar på nytt symptoma på giktfeber. I ettertid var han inne på spørsmålet om stadig veksling mellom varme og kulde kunne vere ein utløysande faktor. (I Vestisen var det kaldt ute og varmt i ruffen, på Kypros var det kaldt i lasterommet og varmt ute).



MS Balkis. Foto frå nettsida til Varvshistoriska förening i Landskrona.

Einar vart sengeliggande medan båten var på Kypros, og han var sengeliggande til båten kom til London. Der vart han innlagt på den norske sjukestova, like ved den norske sjømannskyrkja. Der vart han liggande eit par veker. Der fekk han også innsyn i eit fenomen som har opptatt han også seinare. Det var krigsseglarar som etter krigen kom heim og ikkje fann igjen det dei hadde forlate før krigen, og som heller ikkje vart mottatt heime. Dei reiste fort ut igjen, - og øydelagt som dei var, fekk dei ei siste hamn på den norske sjukestova i storbyen.

Etter opphaldet på sjukestova i London vart Einar sendt – saman med ein sjukepleiar – med tog til Newcastle og båt til Bergen og Haukeland sjukehus. Diagnosen var klar: det var eit tilbakefall av giktfeber. Men sjukdomen var komen langt kortare i utvikling enn den fekk høve til i Vestisen. På Haukeland fekk dei kontroll over sjukdomen etter nokre veker. Einar vart sendt vidare til Hatlestad revmatismesjukehus rett sør for Bergen og var der eit halvt år. I løpet av opphaldet der tok han handelsskule på kveldstid (E. Holm: personleg fråsegn).

Ny yrkesveg: Under opphaldet på Hatlestad forstod Einar Holm at sjøen ikkje kunne bli nokon framtidig yrkesveg. Han begynte derfor å tenkje på moglege alternativ på land. Han var allereie styrmann. Derfor vurderte han skipperskule med tanke på ein maritim jobb på land, til dømes som lærar ved sjømannsskule. Men det var mange sjøfolk og stor rift om slike stillingar.

Einar innsåg at han måtte finne på noko som ikkje hadde med sjøen å gjere. Der var fleire lærarar i familien, og Einar tok sikte på lærarutdanning. Han fekk plass ved fleire lærarskular. Med tanke på at klima kunne spele ei rolle for helsa, valde han lærarskule i innlandsklima på Elverum. Han hadde ikkje gymnas og måtte derfor ta fireårig linje. Men han hadde mykje anna utdanning. Derfor fekk han hoppe inn på andre årstrinn og gjekk altså lærarskule i åra 1961-64.

Dette var i ei tid då det låg an til at grunnskulen ville bli utvida frå sju til ni år, med eit barnetrinn og eit ungdomstrinn. Ei slik ordning var midt på sekstitalet allereie i funksjon i fleire kommunar. Einar, med sin bakgrunn som styrmann og arbeidsleiar for skipsmannskap, sikta seg inn mot ungdomstrinnet (E. Holm: personleg fråsegn).

Lærararbeid: Etter avslutta utdanning fekk Einar Holm stilling som lærar i ungdomsskulen i Manger i Radøy kommune i Hordaland. Han var der i fire år. I den tida gjekk det jamnt framover med helsa. I 1968 søkte han seg til Hareid og fekk stilling der. Der hadde dei nettopp innført niårig grunnskule, og Einar fekk arbeid på ungdomstrinnet. Han arbeidde der til han vart ordførar i Hareid i 1976. I tida som aktiv lærar i Hareid var han også trenar for Hareid Idrettslag sitt fotballag. I tida i Manger var han også fotballtrenar (E. Holm; F. S. Eliassen: personleg fråsegn).

Politikar: Frå 1976 har Einar Holm vore opptatt med politikk og ei rekkje ulike tillitsverv. Han var ordførar i Hareid, først i tidsrommet 1976-84, og deretter 1992-2000. Han var også fylkesvaraordførar. Han møtte 46 dagar som vararepresentant på Stortinget for Venstre i Møre og Romsdal (www.stortinget.no). Eitt av Einar sine mest tungtvegande tillitsverv var knytt til styret i Møre og Romsdal Fylkesbåtar. Han var medlem der i tretti år, av dei seksten år som styreleiar.

Elles har Einar også vore styreleiar for Ishavsmuseet Aarvak. Då grunnleggjar og mangeårig dagleg leiar av museet, Henrik Landmark, brått fall frå i 1998, var det nettopp Einar som tok roret i museumsstyret. Også seinare har han vist interesse for museet si utvikling (Forfattaren sitt eige minne).

Sjukdom igjen: Rundt år 2000 – då Einar Holm var ved alder for pensjon – vart han råka av alvorleg hjartesyjukdom. Det førte til at det vart nødvendig med to store hjarteoperasjonar. Som nemnt kan giktfeber slå seg på hjartet. Akkurat det gjorde sjukdomen med Einar. Han hadde gått med klaffefeil og lekkasje i alle år.

Han hadde vore til regelmessige undersøkingar, og tilstanden var heile tida under rimeleg god kontroll. Men frå legane vart det signalisert at det kunne bli nødvendig med ein operasjon. Einar har fortalt at tilstanden var til kontinuerleg vurdering – og kvar gong var konklusjonen at dei kunne vente litt til. Kanskje vart det venta litt for lenge, etter Einar si eiga utsegn. I tida som aktiv politikar var han ikkje berre arbeidsfør - han både skjøtta tungtvegande verv og stod i den offentlege strid som verva av og til førte med seg.

I 2001 var det femti år sidan Leidulv Mork omkom ved ulykkeshending under fangst i Vestisen. Det var ei hending som Einar, som nær venn, fekk ekstra tett inn på livet i ung alder. Ved femtiårsminnet var Einar sjølv alvorleg sjuk og låg på sjukehus. Men på sjukesenga skreiv han likevel ein artikkel til minne om Leidulv Mork, - ein artikkel som også Isflaket har hatt høve til å prente. Einar kom seg bra til igjen etter dei store hjarteoperasjonane. Han har etter det levt eit aktivt liv, med reiser i både inn- og utland.

Referansar

Informant i lydopptak: Einar Holm i samtale med Finn Sindre Eliassen og Magnus Sefland 21.07.2011.

Andre informantar: Gregor Bernhard Beck, Karl J. Brandal, Ottar M. Brandal, Hallvard Holm, Helge Ødegård.

Arkivmateriale:

Einar Holm sitt fotoalbum.

Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

Nettstader:

www.brovingen.no

www.nhi.no

www.stortinget.no

Litteratur:

Bjåstad, Ingvard og Asbjørn Waage: Bygdebok for Ulstein og Hareid. Band V. Gardar og folk (1985).

Hansen, Odd Magnus Heide: Ishavsskutenes historie II (1998).

Holm, Einar: 'Minne om ei hending og ein ven'. Isflaket nr 1-2011.

Mikkelsen, Peter Schmidt: Nordøstgrønland 1908-60. Fangstmandsperioden (1994).

Nystrøm, Kjell og Per Øynes: Alarm i Vestisen (1968).

Ottesen, Johan: Båtar i Hareid 1877-2009 (2009).

Ottesen, Johan: Ishavsskuter II (2000).

Ottesen, Johan: Skuter på selfangst (2007).

Vollan, Odd: Ishavsfart (1951).

Forfattere sitt eige minne om Johan Listhaug i fjernsynsprogram på NRK i 1990-åra.



Skuter som forliste – 22

D/S “Hvitefjeld” M.R.W.Q. totalforliste i Danskestredet den 21. juni 1925.

Skuta var bygd av tre ved Skaalurens Skipsbyggeri, Rosendal i 1916. Båten var 91,7 fot lang og 21,5 fot brei. Bruttotonnasjen var 115 og netto 56. Det blei innmontert ei dampmaskin på 96 hk frå Storvik Mek. Verkstad i Kristiansund.

Skuta var frå 1923 eigd av reiarlaget Henriksen & Strømme A/S i Ålesund. Skipper på turen var Didrik Strømmen, 29 år gamal.

Sjøforklaringa vart halden i Ålesund den 23. jui 1925, og blei administrert av konstituert byfogd Bang. Som sjøkyndig medlemar var oppnemnd Hans Fiksdal og Olav Larsen med Arthur Breivig som varamann.

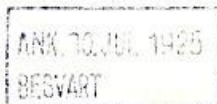
Vedlagt fylgjer sjøforklaringa i si heilheit samt framsida av kasko “police”.

Legg merke til skipperens “jeg”-form i hans rapport. Det var den tida då skipperen framleis var einerådande om bord.

God lesnad!

Sigbjørn K. Rosbach Røren

Hav. nr. 24/1925
Trafik. nr. 16/1925.



Byfogden

1

Aalesund



gjør vitterlig:

Aar 1925 den 23 juli blev sjøret sat paa Raadhuset, administreret av kst. byfoged Bang, med de faste, før edfæstede sjørets-medlemmer: maskininspektør Olaf Larsen og kjøpmænd Arthur Fr. Brevig.

Hvorda! foretoges: Sjøretssak no.99/1925:

Sjøforklaring ianl. D/S "Hvitefjelds" forlis.

+++++

Rekvirenten Henriksen fremla begjæring, samt inberetning og foreviste dagboken.

For Søndmøre Gjensidige assuranceforening, møtte Møller-Christensen.

A. C. Normann tilstede for Wikborgs assuranceselskap.

For Wessmanns assuranceselskap møtte Lauritz Devold jun.

Asbjørnsen
~~Asbjørn~~ Johannesen. Skibsinspektøren var varslet og møtte ved besigtigelsesmand

./. Det fremlagte akteres.

Herr Byfogden i

Aalesund.

Jeg tør høfligst anmode om at faa avholde sjøforklaring hurtigst mulig i anledning D/S "Hvitefjelds" totalforlis i Danskestrædet 21/6-25.

Aalesund 22-7-25.

Didrik Strømmen

Fører av "Hvitefjelds".

Som sjøretsmedlem-mer opnevnes:

1. Hans Fiksdal,

2. Olaf Larsen,

varamænd: Arthur Brevig.

Berammes til foretagelse ved sjørett paa raadhuset imorgen kl. 10 fm.

Alle interesserte maa ~~ikke~~ varsles.

Aalesunds Byfogedembete 23/7-25.

Bang
edsv.

Fr 1.24/7-25.

Bang
edsv.

ff

ff

Inberetning fra D/S "Hvitefjeld".

Mandag den 18de mai avgik jeg fra Aalesund til Danskestrædet hvortil jeg kom den 23de mai om aftenen. Den 24de mai fik jeg første fangst og smaaefangstet jeg nu til den 18de juni da jeg fik ca. 150 dyr og den 19de juni ca. 144 dyr. Lørdag den 20de juni Spækker jeg av endel av fangsten, saa jeg har 419 avspækket i rummet og ca. 90 paa dæk. Søndag den 21de juni kl. 2 $\frac{1}{2}$ fm. begynder isen at sætte sammen og "Hvitefjeld" blir presset frem mellem 2 store isflak, saa begge siderne ved storluken blir indpresset. Fartøiet hadde nu faaet saa stor skade at jeg frygtet for at fartøiet hvert øieblik skulde synke. Den del av besætningen som var tilkøis blir purret og git ordre til at ta proviant og parafin og øieblikkelig gaa paa isen.

Da skruningen begyndte satte jeg ut isanker med 2 $\frac{1}{4}$ toms wire agterut, hev med winchen paa dobbel kraft og gik med maskinen fuld fart agterover. Men lykkedes det mig ikke at faa "Hvitefjeld" løs. Jeg satte folk til at pumpe, men vandet steg og da vi skulde sætte maskinløsepumperne igang stod vandet over fyrgangen. Samme dag kl. 12,40 saa jeg at "Hvitefjeld" sank. Skodden lætter nu lidt og jeg ser 2 sælfangere nemlig "Vesterhavet" og "Løftingen". Jeg tar mandskapet med mig og efter 4 timers march paa isen kom 9 mand ombord i "Vesterhavet" og 5 mand ombord i "Løftingen". Senere kommer "Hvitefjelds" 5 mand ombord i "Vesterhavet". Fra "Vesterhavet" gaar 7 mand ombord i "Øst".

Aalesund 23-7-25.

Didrik Strømmen

fører.

Frl. 24/7-25.

B a n g

edsv.

Fremstod derefter: fører Didrik Strømmen, 29 aar gl.,

uten økonomisk interesse i saken, bror av et styremedlem i rederiet, formantes.

Han læste derefter høit op den fremlagte rapport som han selv hadde forfattet, støttende sig til dagboks optægnelserne og vedtok den som korrekt. Videre forklarer han, at fartøiet blev besigtiget i slutten av 1924 og fartscertifikatet utløper i oktober 1926. Skibet hadde ~~xx~~ ikke været utsat for nogen kollission, grundstøtning eller

lignende, og var i fuld sejedygtig stand .

Skibets kjendingssignaler er: M.R.W.Q.

Der var stadig vagt ombord i fartøiet. Da isskruingen begyndte, havde skibet is baade forut og agterut, og kunde derfor ikke manøvrere sig bort. Men som i indberetningen nævnt, blev der sat ut isanker, forat faa hale fartøiet ut. Alle pumper ombord fungerede tilfredsstillende.

Skibet havde fanget ca. 500 dyr. Dog ikke mindre end 500. Han kjender ikke til hvorvist mandskapene reddet nogen av sine private eiendele. Han gav ordre om at mandskapet først og fremst skulde redde proviant og petroleum. Av ammunition blev der bragt 1000 skud ut paa isen. Dette blev efterlagt paa isen. Likeledes blev ca. 4 geværer bragt ut paa isen og bjerget ombord i det reddende fartøi. Reddet blev videre kronometeret, 1 prisme og en baatkikkert, samt en sextant, likeledes skibspapirerne.

Vidnet reddet private eiendele, for ca. 50 kroner.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derefter 1ste vidne: Amandus Strømme, 1ste skytter 32 aar gammel, er en fætter av skipperen, formantes, forklarer sig efter nærmere exm. overensstemmende med førerens rapport. Denne oplæstes for vidnet, som tiltraadte den som rigtig. Vidnet antar at mandskapene, ^{ikke} fik reddet ^{meget} ~~ingen~~ av sine private eiendele. Selv reddet vidnet klær for ca. 40 kroner.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derefter 2det vidne: Sivert Sivertsen, 40 aar gammel, maskinist, fører og reder uforbunden, formantes, forklarer, at mandskapene fik reddet litet av sine private eiendele, Vidnet selv reddet klær for ca. 50,-kroner. Skipperens indberetning oplæstes og tiltraadtes av vidnet. Samtlige skibets pumper fungerede utmerket.

Oplæst og vedtat.

Fremstod derefter 3die vidne: Ola Hovdenak, 25 aar gammel, fisker og fangstmand, reder og skipper uforbunden, formantes, forklarer at mandskapene fik reddet litet av sine private eiendele. Selv reddet vidnet klær for kr. 30,40- De andre mandskapene ombord reddet omtrent noget lignende.

Oplæst og vedtat.

Vidnerne edfæstedes.

Den møtende reder paalagdes at besørge skibet slettet av skibs-
registret.

Retten hævet.

B a n g

Olaf Larsen

edsv.

Arthur Fr.Brevig

//

//

Til statskassen betalt:

For behandling. . .Kr. 15,00

" skrivning av 2 ark,
hvorfor stempelmerke." 3,20

Kr.18,20-

atten 20/100 kroner.

Overensstemmende med
protokollen og det
fremlagte, bekræftes.



Hvitefeld forliser. Foto: Ishavsmuseets arkiv.

7/10 473

POLICE NO. 39.



POLICE



DIREKTIONEN FOR SØNDMØRE GJENSIDIGE ASSURANCE- FORENING FOR ISHAVSFARTØIER

Gjør vitterligt: at da ~~kkzr~~ **Henriksen & Strømmen A/S, Aalesund.**
som Medlem af denne Forening har forlangt forsikret i bemeldte Assurance-
forening **1/1** Kasko af **dampskibet "H V I T E F J E L D"**
ansat i Klasse **A.1**, taxeret for Kr. **70.000.-** og har overtaget de ifølge
Foreningens Love og revideret norsk Sjøforsikringsplan paahvilende Forpligtelser,
saa skal nævnte Fartoi indtil Opsigelse fra en af Parterne finder Sted i rec.
Skr., paa de i Lovene bestemte Vilkaar ansees forsikret for Kr. **70.000.-**,
skriver Kroner **syvtitusen.-**

fra **15de februar 1923** mod Erlæggelse af de i Lovene bestemte Præmier.

Polisen kan transporteres eller pantsættes, men dette maa anmeldes for
Foreningen, og den til hvem Transport eller Pantsættelse sker, hefter da solidarisk
med Medlemmet for ubetalt Bidrag.

Indtrufne Havarier skal ifølge norsk Sjøforsikringsplan § 95 indmeldes inden
1 Maaned efterat Rederen er bleven vidende om Ulykken.

I Tilfælde Totalforlis erlægges altid fuld Aarspræmie.

Korttidsforsikringer overtas ikke.

AALESUND den **14. februar** 19 **23.**

Peter P. Brandal *L. H. Quik*

Johann Koppemæs.

M. A. H.

KVALITET & KLASSE

- GÅVER TIL BÅDE DEG SJØLV OG ANDRE!



T·RIISE

TLF: 70 00 22 03 - KJØPMANNSGATA - HÅFØD

FRISLID - STATE OF ART - MELKA - SUNDE - ETERNA - DIESEL - GABBA - MATINIQUE - CALVIN KLEIN - ELYNE - MUCHACHO MALO

Kjære Ishavsvenner.

Da er snart jula komen, og det er tid for litt avslapping og familesamling.

ISM har vore gjennom eit spennande jubileumsår, der vi på ymse vis har markert vårt 30 års jubileum.

Det har vore eit aktivt år for museet, der mykje har skjedd, og som styreleiar er eg svært takksam for alle dei som har stått på og gjeve positive bidrag til museet og alt som skjer her. Det er ikkje få timar som mange frivillige har lagt ned for at museet skal utvikle seg og framstå som det flotte museet det er.

Mange takk til alle dokke, og til alle som har nytta museet, sponsa oss og i det heile vist oss tilliten verdig.

Også tusen takk til Hareid Kommune som har vore ein aktiv og god medspelar og som ser verdien av at museet er plassert der det er, og som med si hjelp og støtte gjev oss stor inspirasjon og vlje til å stå på frametter.

Men det er ikkje til å stikke under ein stol at dette året også har bydd på utfordringar. Vi har valgt å gå ut av konsolideringa SSM, noko som har skapt debatt og ein god del avisoppslag.

Vi ber om å verte trudde på at dei siste års styrer har samstemt meint at denne konsolideringa ikkje passer for oss, og at oss derfor ynskjer finne andre samarbeidsarenaer å jobbe ilag med. Sjølv om vi fra 1 januar no skal stå på egne bein er oss aldeles ikkje åleine, men vi veit og forstår at alle må brette ekstra opp i armane, og stå på endå hardare. Og det skal oss.

Oss kan love at mykje positivt vil skje framover vinter og vår, og oss er trygge på at museet vil utvikle seg til det beste, heilt i anda til grunnleggjaren Henrik Landmark.

Oss føler eit veldig stort ansvar for å føre den arven vidare.

Oss vil også takke leiinga i SSM for samarbeidet i desse åra, og vi skal gjere alt vi kan for at den gode samarbeidsanda og



dialogen vil bli ført vidare med dei inne i Borgundgavlen, med dei på Fylket, og dei andre musea i konsolideringa.

Neste år er også eit jubileumsår, m.a er ishavskuta Aarvak er 100 år, og det skal markerast på mange vis.

Og nye spennande saker vil dukke opp, berre vent å sjå !

Vi ber om at alle gode krefter vert med oss gjennom neste år og i åra som kjem !

Oss ved museet står nesten og spinn i forventning til det nye året skal kome, eit år som i sin årsplan set tæring etter næring, men som likevel skal vise igjen i landskapet som den store kulturarenaen museet er.

God Jul og eit spennande og aktivt Godt Nytt År til alle Ishavsvenner !

Mvh
Willy Nesset
Styreleiar



Plukkfangst:

Det kan vere lurt å tørke godt av skoa før ein stig ut av flyet i Longyearbyen, for folk dreg med seg ei mengde **framande frø under skosålane**. For tre år sidan fekk 259 flypassasjerar gratis og fullstendig skopuss i det dei landa på Svalbard Lufthavn og forskarane fann heile 1.019 frø frå 53 ulike planter under skoa deira. Berre to av desse plantene veks naturleg på Svalbard og om lag ein firedel av dei kan slå rot i den høgarktiske naturen.

--HH (Klassekampen 24.9.11)

Om ein del skutenamn – og litt til

Del 4

Av Magnus Sefland

Karlsen og Thor Dahl: Kort tid etter andre verdskrig stifta kvalfangstreiar Lars Christensen i reiarlaget Thor Dahl i Sandefjord foretaket Christensen Canadian Enterprises med kontor i New York. Foretaket skaffa seg tonnasje for selfangst, og drifta vart lagt til Karlsen Shipping, ved Karl Karlsen, i Halifax.

Christensen sine skuter kom for det meste til på slutten av 1940-talet og tidleg på 1950-talet. Mykje godt alle Christensen-skutene fekk namn som starta på T, truleg for å markere tilknytninga til Thor Dahl og Sandefjord: Theron, Theta, Tem, Titus, Truls.



Theron. Foto: Ishavsmuseets arkiv.

Av desse namna er Truls eit ikkje uvanleg norsk gutenamn. Titus var i den urkristne tida ein nær medarbeidar til apostelen Paulus. Titus var adressat for eitt av Paulus sine brev i Det nye testamente i Bibelen. Titus var også namn

på ein romersk keisar. Dei andre namna på Christensen-skutene har vi inga forklaring på.

Namn som er både lette og vanskeleg å forklare: Nokre skutenamn er lette å forklare – andre vanskelege: Alabama, Agil, Alfi, Elf, Birkild, Enos, Polaris, Hobby, Lance, Hortensia, Uda.

Hobby var lastebåten som frakta Roald Amundsen sine flybåtar N 24 og N 25 til Ny-Ålesund då Amundsen og hans folk prøvde å nå Nordpolen med fly i 1925. I 1928 leigde den amerikanske polarforskarer Louise A. Boyd Hobby som ekspedisjonsfartøy til eit tokt til Svalbard og Frans Josef Land. På det toktet stilte Boyd Hobby til disposisjon for leiting etter Amundsen etter at han kom bort på veg til leiting etter sin italienske kollega og rival Umberto Nobile. – I samband med desse

hendingane har Hobby vorte omtalt som selfangar. Det er litt misvisande, for Hobby var ein lastebåt som for oppdraga i Arktis truleg var noko isforsterka. Dei fleste vil ha ei grei oppfatning av kva ein hobby er. Men dei som har tent til livsopphald med ishavsfangst, vil neppe kalle akkurat det nokon hobby.

Alabama var namn på eit dansk ishavsfartøy som vart brukt til ein ekspedisjon til Nordaust-Grønland tidleg på 1900-talet. Alabama er også namn på ein av sørstatane i USA. Alabama er vel helst for ein innlandsstat, sjølv om staten også har ei kyststripe mot Mexicogolfen. Kva tilknytning det danske fartøyet eventuelt kan ha hatt til den amerikanske delstaten, er uvisst.

Birkild er også eit skutenamn som er vanskeleg å forklare. I Danmark er Birkild både geografisk namn og familienamn. Birkild blir også sagt å ha vore ein segnfigur som skal ha budd i Ørsta for lang tid sidan – og kanskje gitt opphav til det geografiske namnet Berknes.

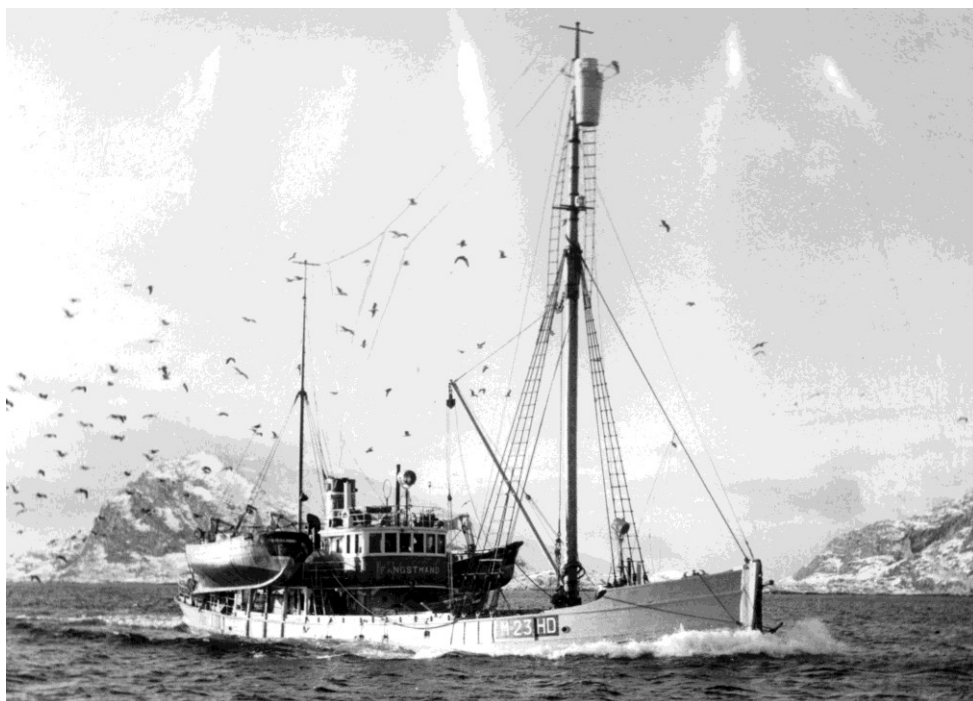
I finsk eige hadde skuta namnet Ukko-Pekka ei kortare tid på 1930-talet. Namnet tyder visstnok Gubbe-Per. Det har vore spekulert i om Gubbe-Per kan ha vore den finske president Pehr Evind Svinhufvud. Etter at skuta vart kjøpt til Tromsø, fekk ho det meir lettfattelege skutenamnet Isfjell. Med det namnet forliste skuta på veg til selfangst ved Newfoundland i 1939.

Lance var namn på fire ishavsskuter som alle høyrde heime i Gratangen. Namnet er ikkje lett å forklare, i det engelskspråklege er det vel eit ikkje uvanleg mannsnamn. Det seiast at den første Lance opphavleg heitte Avance. Det er i seg sjølv eit ikkje uvanleg båtnamn. Det tyder framgang. Men kvifor Avance vart endra til Lance, er uvisst. Ein undrar: Kan det seinare så tradisjonsrike skutenamnet ha oppstått ved ei banal feilskriving?

Hortensia er ei slekt av busker med blomster. Planten finst både i det sørlege Asia og i Amerika. Hortensia var også ei skute som

høyrde heime i Hammrøst tidleg på 1900-talet. Det var venteleg ein grunn til at skuta fekk det namnet, men den er ukjent for oss.

Skrivemåte: Ein del ishavsfartøy har hatt namn med skrivemåtar frå rettskrivingsreglar i tidlegare tider. Eit ikkje uvanleg trekk er dobbel a (aa) i staden for å: Aarvak, Bratvaag, Taakeheimen, Vaaland. (Her er det også naturleg å nemne sjøbussen som trafikkerte fjordane på Søre Sunnmøre i 1950-åra: Hjørungavaag. Etter minnet meiner vi at namnet vart skrive med aa).



Fangstmand. Foto: Asgeir Hovden, Ishavsmuseets arkiv.

Skrivemåtane varierte frå gammalt bokmål/riksmål til nynorsk og sunnmørsk og nordnorsk dialekt. Nokre skuter med namn i gammal, riksmålsprega skrivemåte var Buskø, Fangstmand, Hvalbarden, Hvalrossen, Remø, Ringsæl, Sælbarden, Sælis, Søndmøringen, Ungsæl. Nokre av desse namna fanst i både eldre og meir modernisert utgåve, dels fordelt på fleire ulike skuter til ulike tider: Ringsæl/Ringsel, Sælbarden/Selbarden, Sælis/Selis, Ungsæl/Ungsel.

Andre skutenamn reflekterte sterkare sunnmørsk og nordnorsk dialekt og uttale: Kvitbjørn, Kvitungen, Kviting.

Inkonsekvent namnebruk: Utan at vi har konkrete døme skal det ha hendt at fartøy har hatt namn på baugen, styrehuset og hekken, der minst eitt av namna har hatt avvikande skrivemåte.

Eit døme på ein annan type inkonsekvent namnebruk er Polarstar. På baugen, brufronten og livbøyene står namnet skrive Polarstar, - i eitt ord. I skipsregisteret står namnet skrive Polar Star, på ein engelskprega skrivemåte. Den skrivemåten gir også eit visst grunnlag for forveksling med Karlsen-reiarlaget sitt isgåande turistskip. Dette fartøyet heiter Polar Star, med nettopp den engelskprega skrivemåten.

Ei skute dukkar opp i arkivmateriale med namn skrive på to ulike måtar: Alheim og Alfheim. (Tidlegare hadde skuta namnet Fri). Skuta forsvann sporlaust med heile mannskapet i Vestisen i 1920.

Dei stor stålskutene Norsel, Norbjørn og Norvarg, alle frå Jakobsen-reiarlaget i Tromsø, og i tillegg treskuta Norland I hadde første del av namnet felles: Nor-, utan d. Sidan dei alle hørde heime i den nordlege landsdel og hadde mykje av verksemda si i nordlege farvatn, vart namna i pressa ofte feilskrivne med d. For Norland I sin del verka det dessutan forvirrande at uttalen var identisk med uttale av namnet på eitt av fylka i Nord-Norge.

Ved årsskiftet 1974/75 vart den tredje Polarbjørn (ex Jopeter ex Brategg) selt til Morissey Johnson i St. John's på Newfoundland. Skuta fekk då namnet Lady Johnson II. Eit fotografi, truleg frå første tida etter eigarskiftet, viser interessant og morosam namnepraksis: På baugen kan ein lese det nye namnet Lady Johnson II, og på fronten av styrehuset er det gamle namnet Polarbjørn framleis synleg. Truleg var ikkje den nye eigaren komen så langt med overtaking av skuta at han hadde vunne å fjerne det gamle namnet.

I Ishavsmuseet i Brandal finst ei livbøye med påskrifta 'Iflorea'. Bøya skriv seg tydeleg frå ei av dei to skutene som bar namnet Isflorea. Men ingen veit kva for ei av skutene bøya tilhørde, heller ikkje kven som produserte skrivefeilen.

Ulik skrivemåte – same tyding: Nokre skuter hadde namn med ulik skrivemåte, men nokolunde same meiningsinnhald: Fangstmand og Veidemann. - Kvitungen og Kviting. - Vestis og Vesterisen. - Whitecoat og Kvitungen. - Polar og Arctic. - Ungsel og Selungen. - Polarhavet, Polhavet, Polarhav, Ishavet, og Nordishavet. - Polarstar og Polstjerna. (Det Bergenske Dampskipsselskap (BDS) sitt kjende cruiseskip Stella Polaris hadde namn med same tyding som Polstjerna og Polarstar).



Polhavet. Foto: Ishavsmuseets arkiv.

Tungt å uttale: Eitt skutenamn har vist seg å vere tungt å uttale rett: Gungnir. Namnet skriv seg frå norrøn mytologi; det var namn på det magiske spydet til guden Odin. I uttale vart det lett feil: Gugnir. Den feilaktige – eller like gjerne forenkla – uttalen gjorde også at namnet gjerne vart skrive på den feilaktige/forenkla måten.

I det sunnmørske ishavsmiljøet forekom det at det opphavleg engelske skutenamnet Quest fekk ein tilpassa sunnmørsk uttale: Kvist. Det forekom også at dei to Schjelderup-skutene Quest og Polarquest vart omtalt i fleirtalsform: Questane, somme tider også som Kvistane.

Gammal skrivemåte med dialekttilpassa uttale: Nokre skutenamn vart skrivne på gammal, rikmålsprega måte. Slik skrivemåte

var heller framandarta for sunnmørsdialekten. Derfor stod namna på baugane, styrehusa og livbøyene i gammal skrivemåte. Men menneskapa på skutene, vesentleg sunnmøringar, uttalte jamnt over namna etter vanlege uttale i sunnmørsdialekten: På skuta kunne ein lese Buskø, men det vart uttala Buskøy. Vi kjenner ikkje til at det nokon gong stod ein y i namnet på skuta. På same måten Remø (Remøy) og Søndmøringen (Sunnmøringen).

Buskø vart i særleg grad kjend for to hendingar. Skuta var på ein nazi-organisert ekspedisjon til Nordaust-Grønland i august-september 1941. Der vart Buskø oppbrakt av eit amerikansk patruljefartøy som førte skuta med seg til amerikansk hamn. Det var før USA var komen med i andre verdskrig (Som kjent kom USA med i krigen etter det japanske angrepet på Pearl Harbour i desember 1941). 'The Norwegian sealer BUSKOE' seiest å ha lege som sak på president Franklin Roosevelt sitt bord allereie før USA kom med i krigen.

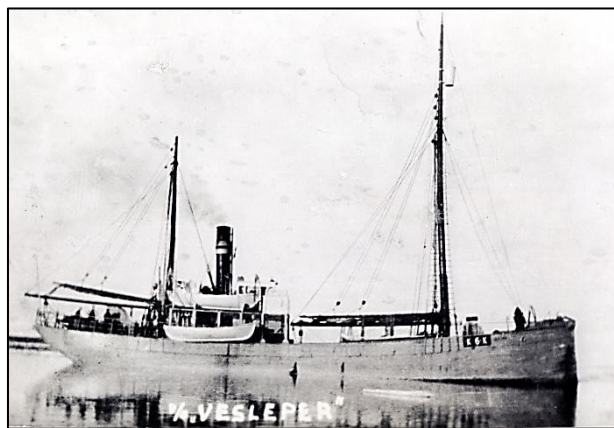
Den andre hendinga som har gjort skuta kjend er forliset med heile mannskapet på 20 mann i orkanen i Vestisen i 1952.

Yrkestitlar: Yrkestitlar som skutanamn har vi sett berre få døme på: Admiralen, Sælfangeren. Admiralen var ei av dei skutene sju som forsvann i orkan i Vestisen i 1917. Eigar av skuta var då eit aksjeselskap i Bergen. Skuta vart disponert av P. Th. Sandborg i Ålesund.

Tilnamn: Ein dampdriven rutebåt ein eller annan stad i fjordane på Vestlandet gjekk så sakte at båten i folkehumoren fekk tilnamnet 'bondepina'. Ein av dampbåtane som trafikerte fjordane på indre Sunnmøre hadde opa bru. I folkehumoren gjekk den brua under namnet 'kaldhussetra' – med tydeleg tilknytning til Kaldhusseter i Tafjord.

Også ein del ishavsskuter fekk sine tilnamn. Og tilnamna kunne ha ulik valør. Aarvak vart av og til kalla 'Kavrå', det eigentlege namnet lese bak-fram. Den varianten av tilnamn hadde vel eit humoristisk utgangspunkt, men kunne eventuelt oppfattast som lett nedsetjande.

Vesleper (Den seinare Norvegia og Kvitøy) vart sjøsett i Son i 1919. Sjøsetjinga var ikkje problemfri. Den nye skuta vart ståande fast i gjørmebotnen utanfor beddingen. Fleire forsøk på å slepe skuta fri frå gjørma mislykkast. Til slutt vart ein flytekran frå Marinens Hovedverft i Horten brukt til å løfte nybygget fri frå gjørma. All denne ekstra umaken var nok til at skuta lokalt fekk tilnamnet 'Trassig-Per'.



Vesleper. Foto: Ishavsmuseets arkiv.

Polarsirkel av Tromsø var opphavleg ein av dei isgåande slepebåtane som tyskarane fekk bygt under andre verdskrig til bruk i Norge. Etter krigen vart desse båtane ombygt til ishavsskuter for bruk i fangst ved Newfoundland. Første tida var Polarsirkel dampdriven, og han var på ishavsfangst som kolfyrt slepebåt eit par sesongar, før han vart ombygt til ein meir tenleg ishavsskutefasong med dieselmotor. I den tida fekk skuta tilnamnet 'Koloksen'.

Isflora (1948) fekk eit klart nedsetjande tilnamn: 'Brøsmehaudet'. Bakgrunn for tilnamnet skal visstnok ha vore ei noko uheldig form i baugen.

Sælbarden (1928-1937) fekk tilnamnet 'Mandolinen'. Det tilnamnet må helst oppfattast som reint skildrande. Skrogforma, med eit smalt forskip, kunne minne om ein mandolin.

Norsel gjorde seg gjeldande i både Arktis og Antarktis, truleg meir enn dei fleste tradisjonelle ishavsskuter: Selfangst ved

Newfoundland, isbryting og forsyning på Svalbard, som hjelpefartøy i Vestisen og ei rekkje ekspedisjonar til Antarktis. Ikkje rart at skuta fekk tilnamnet 'Polbussen'.

Det staselegaste og mest smigrande tilnamnet var det Fortuna som fekk: 'Brura'.



Fortuna. Foto: Bjørn Berland

Skuter med tilnamn som 'luseskuter' og 'bomturjakter' synest vi ikkje det er naturleg å identifisere.

Namn på norske ishavsskuter i tysk teneste under andre verdskrig: Nokre ishavsskuter vart rekvirert av tyskarane, mest til bruk i vaktteneste. I slik teneste fekk skutene gjerne tyske eller tyskprega namn. Vi kjenner i alle fall eit par slike namn: Brandal fekk namnet Wasserhund, og Isflora (1916) namnet Taifun.

Isflora/Taifun gjekk tapt ved forlis i Sunnhordland i krigstida. Det gjekk meir enn

eit år etter at krigen var slutt før eigarane i Brandal fekk sikker informasjon om skuta sin lagnad.

Også Brandal/Wasserhund forliste under krigen. Men skuta vart heva og sett på slipp i Ulsteinvik. Der vart skuta riva ned slik at berre nokre element ved kjølen stod att. Deretter vart skuta bygt opp igjen i modernisert form. På den måten kom ein inn under reglane for reparasjon og ombygging – ikkje nybygging. Arbeidet med oppbygging av skuta vart uthala for dryge det til krigen var slutt. Dette for at tyskarane ikkje skulle få høve til å rekvirere skuta ein gong til.

Her høver det også å ta med dei isgåande slepebåtane som tyskarane bygde under krigen for bruk i Norge. Etter krigen vart desse båtane ombygt til ishavsskuter og fekk nye namn. Lyngdalsfjord vart Norsel, Gilgenburg vart Norbjørn, Hugo Heinke vart Polarsirkel, Aasenfjord vart Norvarg og Fættensfjord vart Herøyfjord.

Lyngdalsfjord er ein fjord i nærleiken av Farsund i Vest-Agder. Både Åsenfjord og Fættensfjord er sidearmar til Trondheimsfjorden, der slagskipet Tirpitz var stasjonert under krigen. Namnevalet signaliserte kanskje at desse stadane kunne vere sjømilitære støttepunkt som måtte haldast fri for is.

Hugo Heinke og Gilgenburg var tyske namn. Gilgenburg var ein småby i Aust-Preussen (nå i Polen) som ligg eit godt stykke frå havet. Det er vanskeleg å sjå nokon grunn til at det skulle vere eit høveleg namn på ein tysk, isgåande slepebåt i Norge.

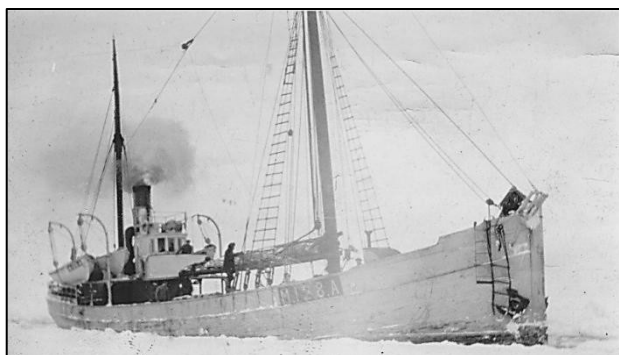
Namnebyte I. Talet på namn: Fleire skuter har hatt ei rekkje namn. Her tar vi med eit par døme. (Vi tek også med namn på fartøya etter at dei gjekk ut av ishavsdrifta):

Brategg – Jopeter – Polarbjørn – Lady Johnson II – Beothic Endeavour – Arctic Trader.

Morris Dance – Tottan – Kvittfjell – Seiko – Deep Diver – Sjøvik.

Namnebyte II. Fram og tilbake: Isflaamann (1916) hørde først heime i Aarseth-reiarlaget i Vartdal og fekk namn etter eit fjell i bygda. I 1931 vart skuta selt til AS Isflora i Brandal og fekk namnet Isflora. Under andre verdskrig vart skuta rekvirert av okkupasjonsmakta og forliste i tysk teneste med namnet Taifun.

I 1948 fekk AS Isflora i Brandal bygt ei ny Isflora som erstatning for Isflora (Taifun) som gjekk tapt under krigen. I 1966 vart Isflora selt til Aarseth-reiarlaget og hadde namnet Isflaamann nokre år før ho vart kondemnert.



Isflaamann. Foto: Ishavsmuseets arkiv.

Ishavsskuter på frimerke: Ein del namngitte ishavsfartøy frå ulike nasjonar og ulike tidsbolkar har vorte brukt som motiv på frimerke. Også nokre kjende norske ishavsfartøy har fått æra av å pryde frimerker frå landområder på den sørlege halvkule: Norvegia, Tottan og Norsel.

Nasjonane som stod bak var Australia og Frankrike. Det oppsiktsvekkjande ser ut til å vere at frimerka ikkje var knytt til desse nasjonane sine nasjonale kjerneområder, men til dei to nasjonene sine fjerntliggande områder i dei sørlege havområda og Antarktis. Tottan og Norsel prydde frimerke frå noko som på fransk heiter Terres Australes Et Antarctique Francaises. Det er det same som den franske øygruppa Kerguelen langt sør i Det indiske hav og Terre Adelie (Adele Land), den franske sektoren i Antarktis. Eit ekstra poeng ved desse frimerka er at i desse områda under fransk styre bur det knapt nok folk i det heile. (Det er mest som om Norge hadde gitt ut frimerke for Bouvetøya og Peter I Øy).

Både Tottan og Norsel var på oppdrag for fransk rekning. Frimerket med bilde av Tottan ber teksten 'Le "Tottan" 1951'. Det tyder på at Tottan var på tokt for franske oppdragsgjevarar det året. Seinare i 1950-åra var Norsel fleire turar til same området for franske interesser.

Norvegia sine fire ekspedisjonar i Antarktis i åra 1927-1931 er meir kjent. Formålet var å finne nye felt for kvalfangst. På den siste ekspedisjonen, 1930/31, segla skuta rundt heile kontinentet. På den turen hadde skuta med to sjøfly. Ekspedisjonsleiar og flygar var Hjalmar Riiser-Larsen som berre få år tidlegare hadde vore nær medarbeidar for Roald Amundsen på fleire flygingar i Arktis.

Frimerket med bilde av Norvegia er utgitt for Australian Antarctic Territory. Motivet på frimerket er identisk med eit kjent bilde av Norvegia med to fly om bord, eitt på romluka og eitt på hekken.

Norvegia vart bygt som Vesleper for same reiarlag som Veslekari. Etter Norvegia-bolken 1926-1931 hørde skuta heime hos Aarseth-reiarlaget i Vartdal med namnet Kvitøy. Etter berre kort tid i Vartdal forliste skuta i Kvitsjøen i 1933.

Også Quest vart avbilda på eit britisk frimerke etter Shackleton sin ekspedisjon til Antarktis i 1921/22.

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

(Dette er fjerde og siste del av artikkelen).

ROALD AMUNDSEN – slik eg ser han

Av Hallvard Holm

Roald Amundsen var ein meister i detaljar og god planlegging. Han var truleg den dyktigaste og mest effektive av alle dei gamle polarfararane, men han hadde visse sider, han også...



Mor til Roald Amundsen meinte det var nok at ho hadde ein mann og tre søner som seilte ute. Den fjerde sonen, Roald, fekk pent halde seg heime og skaffe seg eit yrke på land. Han skulle studere og verte lege. Og slik kunne det ha gått også dersom mor hans hadde fått leve nokre år til. Men då han var 21 og godt i gang med legestudiet, døydde ho og Roald braut straks av studiet. “Endeleg var han fri”, skriv ein biograf. Endeleg kunne han begynne “å utdanne seg” for det han såg som si livsoppgåve.

Roald var 16 år gammal då hans store helt og idol Fridtjof Nansen, saman med sine fire “turkameratar”, kom heim sommaren 1896 etter å ha kryssa Grønlands innlandsis som dei aller første, og Roald var ein av dei som jubla høgast. Han las alt han kom over av polarlitteratur, alt om Franklin-ekspedisjonen som vart borte på så mystisk vis, og alle dei andre, og han drøymde om stordåd. Han visste kva han aller helst ville bli, men så var det mora då.

Då ho døydde og han endeleg kunne forlate Universitetet i Christiania, tok han etter Nansen og fylgde så og seie bokstaveleg i Nansen sine fotspor. Først på ski over Hardangervidda saman med ein av brørne sine, Leon. Ei “utflukt” som veldig nær kosta dei livet. Dei rota seg bort i eit uver, mista det meste av både proviant og utstyr og virra rundt i tre veker før dei endeleg slumpa til å kome fram til folk. -- Her levde ikkje unge Roald opp til meisteren sine prestasjonar og sjølv sa han i ettertid at dette var nok det næraste han nokon gong var til å omkome.

Som Nansen drog Roald Amundsen også på selfangst i Dansketreret for å lære om is og ishav. Han tok seg hyre på lastebåtar i utanriksfart. Ved eit høve sykla han til Syd-Frankrike og tok seg jobb på ein lastebåt der. Han prøvde å få bli med Frederick Jackson til Novaja Zemlja, men Jackson ville ha ein rein engelsk ekspedisjon, så det vart avslag. (Rart å tenke på, men hadde han fått vere med så hadde han vore på Kap Flora då Nansen og Johansen sommaren 1896 nådde fram dit etter å ha vore på 86.14.) Men då han hørde at Adrien de Gerlach planla ein ekspedisjon til Antarktis med “Belgica”, drog han til Holland og fekk seg jobb om bord der.

Unge Roald tok målbevisst til seg alt han kunne av ekspedisjonskunnskap og polarkunnskap, og overvintringa i Antarktis om bord i “Belgica”, den aller første overvintringa i dette ukjende og ugjestmilde kontinentet (1897 -1898) vart eit viktig læreår for den nå 26 år gamle styrmannen. Og saman med skipslegen Frederick Cook var det nok han som

berga dei andre ekspedisjonsmedlemmene frå “ekspedisjonsposten” skjorbuk.

Heilt sidan Jens Munk sine dagar på byrjinga av 1600-talet, og ennå tidlegare, hadde folk drøymt om å finne ei seilbar rute mellom Atlanterhavet og Stillehavet nord om det amerikanske kontinentet. Mange hadde prøvd seg, men ingen hadde lukkast heilt. Europeiske eventyrarar hadde prøvd å trenge igjennom frå aust, frå Grønlands sida, og nokre kom langt inn mellom dei canadiske øyane. Men alle vart dei stansa av is og uframkomelege sund. Andre, fleire kvalfangstskiprar, hadde prøvd seg frå vest, frå Beeringstretet. Dei fann heller ikkje nokon farbar veg heilt igjennom. Mange hadde omkome i forsøket, anten av skjorbuk eller ved forlis. Alle teikna kart over det nye landet dei oppdaga. Eit forlist mannskap hadde til og med gått til fots langs land og over is den “biten” som ingen hittil hadde seilt gjennom, så området var delvis kjent og bort imot “saumfare”. Men ingen hadde funne ei skipslei tvers igjennom.

Roald Amundsen studerte alle rapportane og all dei karta som var tilgjengelege og meinte at der var ein farbar veg. Men han mangla ei høveleg skute. Eit lite farty med eit dyktig mannskap burde klare det, meinte han. Han drog til Tromsø, fann “Gjøa” (bygd i Hardanger i 1872) og tok skuta på ein vekes tur ut i Barentshavet før han endeleg bestemte seg for å kjøpe. -- Dette var skuta som skulle klare det, og han skulle bli først!

Vesle “Gjøa”, på berre 70 fot og med totalt 7 mann om bord medrekna sjefen sjølv, gjorde i løpet av åra 1903 - 1906 det som inga hadde klart før. Og truleg var det fordi skuta var så lita og ikkje stakk særleg djupt at dei flaut over den verste paddemarka. Men det tok heile 2 år før dei møtte “Charles Hanson”, kvalfangaren som kom vest frå. Dei var igjennom, men fraus inne på nytt og måtte vente ennå eit år før dei kom seg ut gjennom Beeringstretet og til Nome. Og Roald Amundsen var med eitt slag verdsberømt.

Undervegs var dei to år i Gjøahavn på King William Island, og her lærde Amundsen “alt” av dei lokale netsilikinuittane, alle dei små og



Gjøa. Foto: Magnus Sefland

store detaljane som skulle til for å kunne overleve under ekstreme arktisk forhold. Under opphaldet i Gjøahavn bytta også dei til seg ei mengde bruksgjenstandar som Amundsen tok med seg heim til Oslo der dei har vore utstilte i Etnografisk Museum. Så stor og eineståande er denne samlinga at det har vore sagt at dersom netsilikinuittane i dag vil lære om forhistoria si, så må dei reise til Oslo. Deler av denne samlinga skal no førast tilbake til Gjøa Haven og plasserast i eit nytt kulturhus der.

Elles dreiv no karane frå “Gjøa” med meir enn å byte til seg “ting og tang” for synåler og kassefjølur og anna nyttigt, og meir enn berre å gnikke nase med inuitane dei to åra det tok før dei kom seg vidare.

Sjølv om Roald Amundsen på sine reiser både i nord og i syd gjorde vitenskapleg arbeid, så var han eigentleg ingen forskar. Han var nok meir ein eventyrar og ein oppdagar enn forskar. Det viktigaste for han var å kome “dit” først. Nummer 2 talde ikkje. Difor vart det også Sydpolen før Nordpolen.

Men som ekspedisjonsleiar var han klart den mest effektive av dei alle. Når det gjaldt planlegging og gjennomføring av ein ekspedisjon, var han heilt suveren. Der var det ingen over og heller ingen ved sida. Planlegging ned til minste detalj. "Planlegginga er alt", sa han. Før dei la i veg mot Sydpolen høvla dei ned dei tunge sledane til dei vog berre 12 kg, mindre enn det halve av den opprinnelege vekta, og sledane heldt både fram og tilbake. Dei øksa også ned transportkassene til under halvdelen av vekta, for å få så lette lass som berre mogleg. Innhaldet i kvar kasse var delt opp i nøyaktig tilmålt dagsrasjonar, og proviantkassene, som var permanent fastsurra på sledane, hadde opningar på toppen så dei slapp å lesse av alt for å kome til innhaldet. Alt var notert ned og kvar skipskjeks vart systematisk haka ut etter kvart måltid. Karane hadde heile tida full kontroll på kor mykje proviant og hundmat dei hadde att. -- Og så hadde dei hundane som ein reserve.

Til å markere løypa mot Sydpolen, for lettare å finne vegen tilbake, merka han lange strekningar med tørrfisk. Mat for menneske og mat for hundar. Dei køyrde ut meir enn 3 tonn proviant og utstyr på førehand og la ut store depot for kvar tiande mil. Store snøvardar vart sette opp for å markere depota så dei var lette å sjå på lang avstand. Og dei sette opp vimplar i ei rekkje på om lag 9 km til kvar side for depota. Vimplane var merka slik at dei viste veg innover mot matlageret. To gonger 9 km å "bomme" på om veret var dårleg! Enkelt og genialt, men det var ein mann som hadde tenkt det ut.

Roald Amundsen var ein sann meister i detaljar, i planlegging og gjennomføring. Han og mannskapet hans kunne gå på ski, dei kunne køyre hundespann, dei kunne kle seg for arktisk kulde og storm, og dei hadde meir enn nok proviant. Kakao mot Scott sin te og grove kavringar mot Scott sine kvite kjeks, for å nemne noko.

Som ekspedisjonsleiar var nok Amundsen den dyktigaste og mest effektive av dei alle. Og han nådde Sydpolen før nokon annan. Den 14. desember i år er det nøyaktig 100 år sidan han,

Helmer Hanssen, Sverre Hassel, Olav Bjaaland og Oscar Wisting planta det norske flagget på Polpunktet, 90 grader syd.

Engelskmannen Ronald Huntford, som er gift norsk og både les og pratar skandinavisk etter fleire år som aviskorrespondent i Sverige, har skrive biografier om både Nansen og Amundsen, og om kappløpet mot Sydpolen. Huntford er den einaste engelske forfattaren



som har studert både engelske og norske kjelder, og han held Amundsen fram som den absolutt dyktigaste ekspedisjonsleiaren. Og like mykje som han skryter av Amundsen, kritiserer han Scott. Eg tykte nok at han var vel hard mot Scott og sa det til han då vi møttest på "Fram"-museet tidlegare i haust, men han meinte at han kunne ha vore mykje hardare og krassare. Scott var nær sagt udugeleg, hevda han, både som planleggar, som sjef og som ekspedisjonsleiar. Han var truleg råka av ein unemneleg sjukdom. Amundsen var suveren.

Ikkje rart at Ronald Huntford ikkje er særleg populær i Cambridge, der han arbeider no.

Men Roald Amundsen hadde nokre andre sider, nokre menneskelege sider, som eg ikkje finn fullt så sympatiske.

Måten han behandla Hjalmar Johansen på til dømes. Amundsen tolde ikkje opposisjon og kravde full og ubetinga lojalitet av mennene sine. Å vere usamd og å seie det, var det same som å vere illojal. Då Hjalmar stilte spørsmål ved leiareigenskapane hans, gjekk nok Hjalmar over ei usynleg grense og Amundsen såg på det som det næraste ein kunne kome mytteri. Så han tok Hjalmar av pol-partiet og nedverdiga han ytterlegare ved å sende han ut på eit anna tokt som assistent for ein yngre og langt mindre erfaren kollega. Rettnok kan det av dei nyleg publiserte dagbøkene sjå ut for at Hjalmar ikkje vart jaga på land då dei kom attende til Hobart, slik vi har lært hittil, men at han sjølv frivillig valde å forlate "Fram" og å ta seg heim til

Norge på eiga hand. -- Men så kan ein jo spørje seg kvifor han valde å gjere det?
Og måten han seinare behandla Coconita og Camilla på.

Coconita og Camilla tok han til seg langt aust i Sibir. Det vil seie, 4 – 5 år gamle Coconita fekk han som gåve av ein inuitt som hadde vorte enkemann då han i åra 1916 – 1919 trengde igjennom Nordaustpassasjen, som nummer to etter Adolf Erik Nordenskiöld (“Vega” 1878 - 1880). Amundsen hadde no for eigne midlar skaffa seg “Maud”, bygd på Vollen i Asker i 1916. I nærare 2 år låg dei innefrosne ikkje langt frå Tsjuktsjerhalvøya aust i Sibir. Her var det også “innfødde” og igjen viser Amundsen stor og ekte interesse for inuittane og levestet til desse sanne ekspertane på det å leve i høgarktis. Og her fekk han altså den vesle inuitt-jenta Coconita, nærast som ei gåve. “Hun skal alltid være min”, sa han. For å halde henne med selskap fekk han også med seg den litt eldre Camilla Carpendale, dotter til ein kvalfangarkaptein og ei inuittkvinne.



Amundsen i Ny-Ålesund. Foto: frå P. Brandal, Ishavsmuseets arkiv

Etter at Nordaustpassasjen også var beseira og Amundsen på nytt var konkurs, tok han både Coconita og Camilla med seg heim til Norge, til villaen “Uranienborg” ved Bunnefjorden. I om lag 2 år budde dei der. Dei gjekk på skule og opplevde alle sivilisasjonens goder langt borte frå primitive telt og snøhytter, overtru og trollmenn, seljakt, kulde og til tider svolt. Eit luksustilvære under Betty si kjærlege omsorg, Amundsen si eiga og no aldrande nanny som tok seg av hushaldet i “Uranienborg” for han. – Og så gjekk han lei av dei og sende dei frå seg!

“Hun skal alltid være min”, hadde han sagt om vesle Coconita.

Den måten Amundsen behandla desse to småjentene på, har eg alvorlege problem med, både å forstå og å akseptere. Korleis gjekk det med dei, tru? No veit eg at det visst nok ikkje gjekk så ille og at det vert arbeidt med ei bok om dei, og det er inga bok eg ser med meir spenning fram mot.

Og den måten han “lurde til seg” “FRAM” på. Han hadde for lengst bestemt seg for at det var til Sydpolen han skulle, og vi veit no at Nansen sjøl hadde ein draum om å ta seg dit med “FRAM”, men Amundsen sa ingen ting om Sydpolen til den mannen han hadde beundra heile livet. Til Nansen sa han at han skulle til Nordpolen, via Beeringsstretet. Og for å kome dit måtte han seile heile vegen syd om Syd-Amerika og så nordover att. Det har vore sagt at det likevel var Nordpolen som var Amundsen sitt endelege mål, men at han fann å ville ta ein svipptur inn om Sydpolen når han først måtte reise så langt mot syd for å kome nordover. Eg finn ingenting som tyder på at dette var den sanne planen. Særleg etter at både Cook og Peary gjorde krav på å ha vore på Nordpolen, er dette lite truverdig. Amundsen ville ikkje verte nummer 2. -- Å seie at han laug for Nansen er kan hende å ta litt sterkt i, men han fortalde i alle fall ikkje heile sanninga då han ba om å få låne den berømte skuta.

Og kvinnehistoriene hans. Dei eg kjenner til er heller ikkje heilt sympatiske, men dei let eg fare.

Alle desse lite sympatiske trekka ved Amundsen får meg også til å lure på kva motiv han hadde for å dra ut på leiting etter Umberto Nobile. Ville den no aldrande polarfararen gjere ein siste bragd for å kome på framsidene av dei største avisene ein gong til? Ville han, anten no Nobile vart funnen død eller levande, eller ikkje i det heile, -- ville han no strekke ut ei forsonande hand til den tidlegare reisekameraten og “fienden” sin? Håpa han på at han skulle vere den som ville finne Nobile i live og på den måten verte helt ennå ein gong, eller påføre Nobile eit siste nederlag? Er det alt for uærleg og spekulativt å tenke slik? -- Kan hende er det det, men etter alt det eg har lese om Roald Amundsen er der er sider ved denne store, ærgjerrige, dyktige og målbevisste mannen som får meg til å tenke slike tankar.

Men den mest effektive ekspedisjonsleiaren og den dyktigaste polarfararen det var han nok likevel. Han var med på den første ekspedisjonen som overvintra i Antarktis. Han var den første gjennom Nordvestpassasjen. Han var den første på Sydpolen. Og han seilte gjennom Nordaustpassasjen, rettnok som nr 2, men som den første som då hadde seilte gjennom begge dei to passasjane. Han tok det første private flysertifikatet i Norge og han introduserte flyet som framkomstmiddel i Arktis. Han drista seg til å fly mot Nordpolen med to åpne flybåtar. Han flaug over Nordpolen som den aller første, med luftskipet “Norge” og han var kanskje den første som såg Nordpolen. (Det er usikkert når det gjeld Cook og Peary om dei i det heile var på polpunktet.) Og som 56-åring la han ut med “Latham” på si siste pol-ferd for leite etter Umberto Nobile.

Han kjem nok heim denne gongen og, tenkte folk, som han hadde gjort så mange gonger tidlegare, og venta at han skulle dukke opp att etter ei tid, ein eller annan stad. Men denne gongen gjorde han ikkje det. Ikkje etter at “Latham” vart borte over Nordishavet ein eller annan stad 18. juli 1928. Kva som hende får vi nok aldri vite sikkert. Men ein ekstra bensintank som vart funnen drivande, og som no er i Polarmuseet i Tromsø, har merke som kan tyde på at den har vore arbeidt på. Kan dei ha prøvd å lage ein kriseflottør etter ei

naudlanding på havet der eine flottøren er blitt øydelagd? Noko liknande skal ha skjedd med eit tilsvarande fly som naudlanda i Middelhavet nokre få år tidlegare: Eine flottøren vart øydelagd i naudlandinga, men reservetanken berga dei. Ingen hyggeleg tanke å tenke slik, for dersom det er tilfelle, dersom dei måtte naudlande og så har prøvd å reparere skadane ved å lage ein erstatningsflottør av bensintanken, så er tragedien berre endå verre å tenke på, for då må i alle høve nokre av dei 6 om bord ha levde ei tid etter naudlandinga. Og då har døden kome langsamt----

Etter kvart måtte eit heilt folk berre godta det: Denne gongen kom ikkje Roald Amundsen tilbake. Polarhelten og eventyraren vart borte for alltid.

14. desember 1928 vart det teke eit nasjonalt farvel med polarhelten, kyrkjeklokkene ringde, flagga vart senka til halv stong, og 67 år gamle Fridtjof Nansen heldt ein minnetale der han mellom anna sa dette:

“—Og så, da verket var fullført, vendte han tilbake til Ishavets vidder, der hans livsgjerning lå. Han fant en ukjent grav under isverdenens rene himmel, med evighetens vingesus gjennom rommet. Men fra den store, hvite stillhet vil hans navn lyse i nordlysets glans for Norges ungdom gjennom de hundrede år. Det er menn med mot, med vilje, med kraft som hans, som gir tro på slekten, gir tillit til fremtiden. —Den verden er enda ung som fostrer slike sønner”.



Roald Amundsen i arbeid med flyet sitt i Ny-Ålesund. Foto frå P. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

Trekk frå ishavets saga

Av Hallvard Devold:

Artikkel frå 1941



Fangsten efter hvalross, sel, bjørn og andre ishavsdyr er en gammel næring i Norge. Fra sagaen vet vi at der drog skib på veiding i «utbygdene» både fra Norge, Island og bygdene på Vest-Grønland. Veien til bygdene på Vest-Grønland gikk over Island og Grønlandsstredet og sydover østkysten til Kapp Farvel. At der har vært drevet fangst langs Østgrønlandskysten av islendinger og nordmenn fremgår tydelig av sagaen. Den forteller således om en mann ved navn Lika-Lodin som flere ganger førte hjem lik av omkomne ferdefolk som han fant. Så ofte gjorde han dette at han fikk navnet «Lik»-Lodin, og ved disse likene fant han fangstredskaper, så det må nok ha vært veidefolk.

Hvor langt nord på Øst-Grønlands kyst de gamle nordmenn nådde, er det nok ingen som kan si idag.

Sagaen gir sparsomme stedsbeskrivelser og noen merker har man ikke funnet efter dem her. Men man må ha lov til å tro at folk som drog over havet til Island, Grønland, Vinland og Svalbard i gode isår også har vært nordover Grønlands østkyst. I drivisen er der smult vann og båtene de brukte var ikke større enn at besetningen kunde dra dem op på isen når denne satte sammen. Farvannet utenfor Eystribygd og Vestribygd på Vest-Grønland er ofte blokkert av drivisen. At de var fortrolig med isseilas er derfor temmelig sikkert.

Den norske ishavsbedrift som vi nu kjenner den, er imidlertid av nokså ny datum. Riktignok er den gammel i Troms og Finnmark, men moderne selfangst får vi først efter at Svend Foyn optrer. Efter å ha deltatt i en selfangerferd til Svalbard med et fartøi fra Hammerfest i begynnelsen av 1840-tallet,

reiste han hjem og lot bygge selfangeren «Haabet» av Tønsberg. Selfangsten utviklet sig fra nu av meget raskt, og det varte ikke lenge før de fleste byer i Vestfold og på Skagerakkysten deltok i fangsten. Mot århundreskiftet gikk interessen mere og mere over i hval, og selfangsten ophørte fra Østlandet. Samtidig begynte sunnmøringene og innfinne sig på feltene i Vesterisen og i Grønlandsstredet. Med sine mindre og manøvreedyktigere skuter kunde disse sno sig lettere inn gjennom pakkisen og dette gjorde sitt til at østlendingene trakk sig ut av fangsten.

Hvor krevende denne ishavsbedrift er både med hensyn til fartøier og menneskemateriell har vel de færreste noen klar forståelse av. Jeg skal her nevne endel tall, som forteller sin egen saga fra vår kystbefolknings dagligliv.

I årene fra 1844-64 forliste 24 fartøier fra Finnmark og Troms på fangstturer til Svalbard og farvannene der omkring og 18 mann omkom. I 1870 forliste 6 fartøier bare fra den lille by Hammerfest. I 1871, da Tønsberg feiret sitt 1000-årsjubileum, kom der melding om at «Haabet» var gått ned med mann og mus i et overhending vær ved Jan Mayen. Besetningen var på 50 mann. I den samme storm blev 7 mann slått overbord fra selfangeren «Geysir». I 1917 forliste 7 av 12 ishavsskuter fra Ålesund i Vesterisen og 90 mann gikk ned. I 1924 forliste 10 skuter, derav 4 fra et lite herred lbestad i Troms. Fra samme sted var også selfangeren «Nyken» som gikk under med alle mann i februar 1939 på vei til New-Foundlandsfeltet. I 1928 krevet Kvitsjøen alene 21 fartøier. Avgangen av flåten i Kvitsjøen har vært nesten katastrofal de siste 20 år, men der er tap av menneskeliv heldigvis sjelden.

Ved siden av selfangsten er den landfangst som har utviklet sig, særlig i de siste decenni, og som drives av overvintre fra faste stasjoner, av beskjedne dimensjoner. I denne fangst, efter rev og bjørn, er der nu sysselsatt en 40-50 mann fordelt med 1/3 på Øst-Grønland og 2/3 på Svalbard. Den direkte økonomiske betydning av disse våre landsmenns virksomhet er liten. Det er da heller ikke de verdier disse folk bringer hjem hver sommer

som har betydning og som påkaller vår interesse, men de har beslaglagt og nyttiggjør sig veldige territorier hvis fremtidige verdi og betydning vi kun aner. De er vår civilisasjons pionerer og ytterste forposter. De driver sitt arbeide i mørke og i temperaturer ned til 50 kuldegrader og skaffer sig et utkomme under hårdere vilkår enn kanskje noen andre.

Den første overvintring med pelsfangst som formål på Nordøst-Grønland foregikk fra 1908 -09. Det var kutteren «Floren» av Ålesund, et fartøi på 27,71 netto reg. tonn som satte over havet med 7 mann ombord og bygget sig to hytter, ved Kapp Wynn og Kapp Borlase Warren på 74° 30' n. br. Fartøiet eides av kjøbmann H. Koppernes i Ålesund sammen med skipperen Severin Liavåg, fra Hjørungavåg på Sunnmøre, som også stod som utrustere av ekspedisjonen. Av de 7 mann som overvintret var 4 vestlendinger og 3 nordlendinger.

Efter at man var ferdig med revefangsten for sesongen opholdt alle mann sig i hytten på Kapp Wynn for å gjøre fartøiet, som var tatt på land, klart for selfangst og hjemreise. Den 12. mai fikk de se en isbjørn noen hundre meter fra hytten og jakten blev optatt. Isen utover var til dels dårlig, den hadde gått op flere ganger i løpet av vinteren og der var frosset nyis i råkene. Helgelenderen Johannes Dreyer Larsen satte efter bjørnen som flyktet utover, og det lyktes ham endelig å skyte den. Skipperen Severin Liavåg og den 17 år gamle nordlending Johan A. Hareide, fra Leines ved Bodø, hadde ski på og tok ben-veien utover mot der bjørnen lå. To andre karer måtte gjøre omveier på grunn av at isen stykkevis var usikker. På vei utover traff de Johannes som hadde skutt bjørnen på vei innover. Han sa at isen var dårlig der bjørnen lå og han vilde hjem efter en kjelke og en hvalrosslin.e som han mente var nødvendig. Det var endel tåke og vanskelig å holde retningen, men omsider traff de på bjørnesporene og fulgte disse. Liavåg og Hareide nådde først frem til stedet og en stund efter de to andre karer.

Den som har fortalt om denne tildragelse, Adolf Brandal, sier i sin beretning:

«Da vi kom frem var bjørnen liggende en 200 meter utenfor den faste iskant på litt tykkere is enn der vi stod. Jeg prøvde et par skritt på skiene, men da isen gav efter, vendte jeg tilbake igjen. Skipperen mente at hvis man tok sig fart med skiene på, vilde det gå godt. Skipperen og Johan tok sig da god fart og gled utover. De hadde en line mellom sig på 5-8 favner som de holdt i med hendene. Alt gikk godt inntil de var midtveis mellom oss og bjørnen. Da gav isen plutselig efter og begge to falt nesten samtidig i vannet. Peder og jeg var ute av stand til å yde hjelp. Peder løp alt det han orket innover isen for å få tak i Johannes som hadde tau og kjelke. Jeg blev igjen for å opmuntre dem til å holde ut. Men da Johan hadde mistet skiene, og ikke hadde noe hjelpemiddel, måtte han snart bukke under. Jeg opmuntret ham, men da isen var tynn og glatt, var det ikke råd å holde fast lenger, og jeg måtte stå å se på at han sank. Det eneste jeg kunde gjøre - og det gjorde jeg også - var å rope til den allmektige Gud at han vilde ta sjelen til nåde. Og jeg hørte de to bad til sin Gud at han vilde være dem nådig. Imidlertid var Johannes kommet til stede, og skipperen var da enda over vannet, men linen var for kort. Vi ropte til ham at han måtte prøve å svømme over den lille råk - han hadde arbeidet sig i retning av bjørnen. Men svaret var at han greide det ikke. Vi slo hvalrosslinen om Johannes og han krøp utover dit Johan blev borte, men et øieblikk efter gled skipperen under og blev også borte.

Det var et hårdt slag for oss. Vi hadde døiet savn og gjenvordigheter om vinteren, men dette var det verste. Klokken var så henimot 12 midnatt da ulykken inntraff og vi kom hjem til hytten klokken halv to om morgenen.»

Severin Liavåg var født i 1879 og blev således kun 30 år gammel. Han begynte å pløie ishavet som ganske ung med «Minna», skipper Peter S. Brandal. Han var som født til ishavslivet. Han var stø og pålitelig, roligst når det knep, ja selv i døden ikke en klagelyd.

Johan Hareide var yngstemann ombord og blev altså bare 17 år gammel.

De gjenværende 5 mann seilte om sommeren «Floren» hjem til Ålesund. Av disse 5 gikk Johannes Dreyer Larsen ned i Vesterisen med «Herkules II» i 1917. Han var da skytter ombord. Året etter, i 1918, omkom Mathias Lorentsen Hjellvold, fra Borge i Lofoten, med selfangeren «Makrellen». Den gikk også under i Vesterisen.

Fra 1909-10 overvintret en ny ekspedisjon fra Sunnmøre i Claveringsfjorden og benyttet også «Floren ekspedisjonens» hytter. Leder var Vebjørn Landmark fra Brandal, og alle kom velberget hjem igjen. Reder var S. Th. Sverre, Oslo.

Efter disse to pioner ekspedisjoner blev der et ophold i overvintringen på Øst-Grønland, noe som bl. a. skyldtes krigen. Først i 1922 drog Johan A. Olsen fra Skulsvord i Tromsøysund avsted med M/k «Anni I» av Tromsø. Denne ekspedisjon anla radiostasjonen i Myggbukta og har hatt grunnleggende betydning for den senere norske virksomhet der borte.



Myggbukta 1932. Foto: Ishavsmuseets arkiv

Ingen av disse 7 «Annimenn» kom hjem. Året 1923 var et av de vanskeligste isår vi kjenner fra Øst-Grønland. Ekspedisjonsfartøiet «Conrad Holmboe» som skulle til Myggbukta med avløsningsmannskaper, blev fast i isen og kom omsider til Isafjord på Island som vrak. Den 14. august 1923 meldte Johan Olsen i radioen at han vilde forsøke å arbeide sig ut gjennom isbeltet i sydøstlig retning, og siden har man ikke hørt mere til de 7 mann som var med. «Anni I» er efter all sannsynlighet skrudd ned i isen og besetningen har ikke klart å nå tilbake til kysten, om de da har forsøkt dette.

Med denne ekspedisjon mistet følgende livet: Johan A. Olsen fra Skulsfjord og hans bror fangstmann Alvin H. J. Olsen. Videre radiotelegrafist Helge Listerud, fra Toten. Listerud var minør i marinen. Fangstmennene Olaf Olsen fra Målselv, Jakob B. Andreassen fra Lenvik, Edvard K. Løkvik fra Tromsøysund og kokk og fangstmann Oskar Johanson fra Halland i Sverige.

Disse syv mann satte altså livet inn, men det har grodd efter dem. Idag er der over 100

fangsthytter på Øst-Grønland, og i gode år har der vært bragt hjem over 2000 reveskinn.

Helge Listerud fra Toten var den første som sendte værmeldinger gjennom eteren fra dette store og dengang lite kjente område. Siden 1926 har værmeldingene gått derfra daglig.

Selfangeren «Polarulv» blev sendt til assistanse da «Conrad Holmboe» var blitt fast i isen. Den gikk senere på høsten ut for å lete efter «Anni I». I en forrykende orkan nordvest for Island fikk fartøiet riggen og alt på dekk rensket overbord og 4 mann fulgte med. Det var skipperen Hans Olsen fra Tromsø, radiotelegrafist Trygve Westgård, matros Alfred Halvorsen og fangstmann Mikal Olsen, sistnevnte fra Ofoten.

Major Isachsen, som deltok i «Conrad Holmboe»s tokt dengang, skriver om disse menn: «Mikal Olsen, grubearbeider og fangstmann, en dyktig og stillfarende mann. Lite talte han om hvad der skulde gjøres, men gikk rett på og gjorde det, og uten å vente på at andre skulde gå foran. Skipper Hans Olsen, fra Tromsø. Staut fangst- og ismann. «Det største tap jeg har hatt på Ishavet» sa hans reder Ludolf Schjelderup engang senere. Radiotelegrafist Trygve Westgård og matros Alfred Halvorsen var unge folk med en frisk fremtid foran sig.

Lyst er minnet om disse fire menn, som ikke skulde få vende tilbake. Kamerater vil minnes dere i takknemlighet. Vi bøier oss for den ubønnhørlige skjebne som så ofte finner Norge

så overflødig rikt på dyktige sønner på blåmyra.»

Fra 1926 har overvintringsvirksomheten vært drevet fast på Øst-Grønland, med varierende antall ekspedisjoner. Om vinteren har fangstfolkene hvert sitt terreng å passe og de kjører således alene avsted i sine lange ruter hele mørketiden igjennom. Merkelig nok har det som oftest gått heldig, men av og ti krever døden sitt bytte.



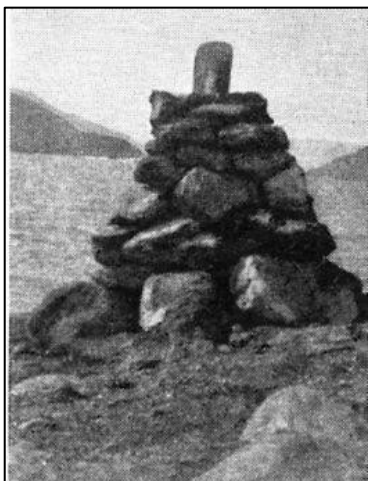
Vinteren 1932, i desember måned, omkom den 19 år gamle fangstmann Knut Røbek på tur i terrenget for å røkte sine redskaper. På sydsiden av Claveringsøya hadde der ved el ness dannet sig en råk i isen. Det var pi den mørkeste tid av året. Der hadde dannet sig nysis i råken og ulykken vilde at der var falt nysne så Røbek ikke kunde se is underlaget han gikk eller kjørte på. Så er han gått gjennom tynnisen sammen med alle sine hunder. Han hadde ski på bena og riflen over skulderen. Ski, lue, rifle og våtter hadde han fått av sig mens han lå der i vannet, og hadde slengt det inn på fast is, men omsider har han måttet gi tapt, sannsynligvis stadig dukket under av hundene som var fast i sine dragtau og kavet for livet. Da lyset kom igjen, blev hans kamerat Hermann Andresen

var en sovepose som stakk op av isen, og da sommeren innfant sig, fikk han bragt sin kamerat på det tørre. Om vinteren var han innkapslet i isen. Knut Røbek var en stor, pen og dyktig kar, som altså ikke skulde få bli mer enn 19 år. Han blev tatt med til Norge og begravet på sitt hjemsted.

Våren 1933 forsvant en ung tromsøværing Arnljot Tolløfsen på vei fra Kapp Herschel, hvor han hadde besøkt sin far som var leder for ekspedisjonen, til sin stasjon Revet på Vestsiden av Claveringsfjorden. Tolløfsen var en rask og intelligent kar i begynnelsen av tyveårene. Sneløsningen var allerede begynt da han startet fra Kapp Herschel og øket sterkt i dagene efter. Han kom ikke frem til Revet og blev heller ikke senere funnet. Sannsynligvis har han mistet fotfestet under forseringen av en av de rivende elver, og han og hundene er ført til sjøs med strømmen, eller så er han plumpet gjennom snedekket på isen utenfor en elveos. Det siste er det sannsynligste. Flomvannet om våren smelter nemlig isen bort, mens sne- og skaredekket ovenpå ennå holder en tid. Tar man da ikke stor nok sving utenom, er det fort gjort å plumpe gjennom. Som oftest har det vært nyisen som har krevet ofre blandt våre landfangere.

1931-32 overvintret 3 mann langt syd på Sydost-Grønland, hvor radiostasjonen Torgilsbu er anlagt. Den har vært i stadig virksomhet siden 1932 og sendt værmeldinger hjem. Ole Mortensen fra Tromsø var leder. Den 2. februar 1932 gikk han gjennom isen og druknet, noen hundre meter fra stasjonen. Kameratene som var hjemme hørte nødropene, men kunde i mørket ikke komme tidsnok til hjelp. Ole Mortensen var kjent som en av våre dyktigste landfangstmenn, og hadde mange overvintringer på Svalbard bak sig.

Det siste dødsfall blandt våre landsmenn på Øst-Grønland inntraff i oktober 1933, da Knut Brandal fra Hareide på Sunnmøre døde på Hoelsbu i Moskusoksefjorden. Under arbeide med å gjøre terrenget klar for vinterfangsten hadde han pådratt sig en lungebetendelse, og en dag sov han rolig inn. Hans kamerat Johan Listhaug drog da til Myggbukta for å hente hjelp, og ekspedisjonens leder Eiliv Herdal kjørte med ham tilbake. Knut Brandal blev



begravet på
Hoelsbu og
hans kamerater
reiste en varde
på hans grav,
med data for
fødsel og død
og
inskrripsjonen
«Gjemt - men
ikke glemt».

Knut Brandal
blev noen og tredve år gammel. Han hadde
reist på Ishavet siden konfirmasjonsalderen,
hadde eget fartøi allerede som tyveåring, men
mistet dette senere. Han hadde overvintret på
Grønland et par ganger før han døde. Han likte
overvintringslivet, var en dyktig fangstmann,
og alltid i likevektig og sprudlende humør. Han
vil bli husket av sine kamerater med vemod og
glede.

I de tyve år overvintring på Øst-Grønland har
foregått, har 13 mann satt livet til. Hertil
kommer så de 4 mann som blev slått overbord
ved «Polarulv»s forlis, under forsøk på å
komme «Annimennene» til undsetning.

Østgrønlandsfeltet har da i disse år krevet i alt
17 liv. Man får ingenting gratis på Ishavet.

Hallvard Devold. 1941.

Plukkfangst:

Folketalet på Svalbard veks stadig. Første
halvår i år auka det med 145 personar til i alt
2.539. Av dette utgjorde talet på russerar og
ukrainarar 425, dei fleste i Barentsburg. Dette
siste talet er vesentleg lågare enn det var på den
tida gruvene i Barentsburg og Pyramiden var i
full drift og “byane” talde om lag 2.500
personar.

I Longyearbyen bor det no, i fylgje
Svalbardposten, 2.077 personar. Av desse er
423, heile 20 prosent, utanlandske statsborgarar
frå 44 ulike land. Den største kontingenten av
desse “utlendingane”, om vi no kan kalle
utanlandske statsborgarar på Svalbard
“utlendingar”, er 102 personar frå Thailand, 91
kjem frå Sverige og 46 frå Russland/Ukraina.
Det har aldri tidlegare budd så mange i
Longyearbyen som i dag. --Det store
spørsmålet er kor mange som vil vere att når
kolgruvene ein gong vert stengde.

--HH (Svalbardposten 28.10.11/Statistisk
Sentralbyrå)

SKREDDARSYDDE PRESENNINGAR





PLANY

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

www.lagjen.no



Nok eit år går mot slutten, og Ishavsmuseet kan oppsummere ein god sesong. Også i år kan vi vise til ein jamn fin auke i besøket til museet. På vårparten vart det lagt ned eit stort arbeid med utbygging og nye utstillingar. Dette har blitt godt mottatt med publikum, og fungert etter forventningane.

Særleg den nye undervisnings - og konferansesalen har vore med på å styrkje museet i formidlinga, ikkje minst til skuleklasser. Å nytte denne salen i undervisning i tillegg til skuta Aarvak har fungert veldig bra.

Aldri før har styret i Ishavsmuseet hatt større fokus på formidling. Dette syner igjen i satsinga på utvidingar, og planar om nye prosjekt frametter vinteren som vil syne igjen fram mot neste sesong. I 2011 har museet fått fleire hundre kvadratmeter med nye formidlingsareal. Ishavsmuseet skal vere eit levande museum med høg aktivitet. Vidare skal ein ha stor fokus på formidling, og legge forholda godt til rette for studentar, forskarar og forfattarar som stadig oftare gjestar museet. Det siste har vi fått gode høve til etter at leigeavtalen om Karlsen sitt administrasjonsbygg kom i stand. Her får endeleg museet rom for magasiner og arkivering.

Ishavsmuseet har opplevd mykje god støtte og tilbakemeldingar i ei tid med dystre spådomar i media om museet si framtid etter at styret i Ishavsmuseet valte å gå ut av konsolideringa Stiftinga Sunnmøre museum frå 1. januar 2012. På leiarplass i Sunnmørsposten vart museet enda til skulda for å ha endra kurs til å bli eit konferansesenter. Dette er naturlegvis ikkje tanken. Tanken til grunnleggarane av Ishavsmuseet var heilt klart å samle på, og formidle denne dramatiske og viktige delen av norsk polarhistorie. Det har Ishavsmuseet gjort i 30 år. Dei siste seks-sju åra under

konsolideringa Sunnmøre Museum. La det ikkje vere tvil om at denne formidlinga framleis er fokus og skal vere oppgåve nr. ein!

Derimot har slik utleige til konferansar gjeve museet moglegheit til å hente inn ekstra kapital til å utvikle museet vidare. Dette heilt tilbake til opninga i nye lokalar i 1999. Dåverande styreleiar, Einar Holm, såg denne flotte muligheita til å skaffe museet auka inntening. Sidan den gong har dette vore med på å skaffe inntekter og publikum i rolege periodar utanfor turistsesong.

Museumstanken er den som heile tida ligg til grunn.

I 2012 er Aarvak 100 år. Dette skal naturlegvis markerast. Kva opplegget rundt dette jubileet blir er enno ikkje klart. Men vi kan love mange arrangement rundt skuta neste år.

På blokka står også fleire temakvelder med polare foredrag. Hald deg oppdatert på våre nettsider for å få med deg desse.

www.ishavsmuseet.no
www.facebook.com/aarvak

Denne hausten har Ishavsmuseet tilbakelagt 30 år. Museet har i løpet av jubileumsåret hatt fleire ulike arrangement som alle har hatt bra oppmøte.

Samlingane har i denne perioden vakse mykje. Framleis kjem mykje gjenstandar inn til museet. I 2011 har samlinga auka med om lag 200 gjenstandar, 500 foto, og mykje anna spanande arkiv materiale. Gjevargledda har også vore stor på andre felt.

Frå William Brandal, busett i Stavanger, fekk museet tidlegare i år ei raus gåve på kr. 100.000,- William sin far var fangstmann på skutene her i 1918-20. Gåva er ei minnegåve etter William sine foreldre. Vi kan ikkje få takka William nok for ei slik raus gåve, og det er stort å sjå at arbeidet vårt blir satt pris på.

Vi takkar for all støtte gjennom året, og ynskjer velkomne til museet i nok eit jubileum år i 2012.

Webjørn

Flott jubileumsgåve frå Ishavsmuseets Venneforeining

Under ishavskvelden 19. oktober fekk Ishavsmuseet overreikt ei flott 30 års gåve frå venneforeininga. Gåva var eit flott maleri av kunstnaren Terje Olsen i Ålesund. Maleriet er av skutene Brandal og Aarvak i lag i is-råka i Vesterisen.

Venneforeininga har hatt liggande lister på museet i haust der alle som ynskjer og gjeve bidrag til maleriet har fått skrive seg på.

Framleis er det mogleg å få vere med på denne 30 års gåva til museet. Dei som ynskjer å vere med på jubileumsgåva kan nytte konto nr. 3910.10.17293 til gåver.

Vi retter ei stor takk til dei som har vore med så langt:

Nextjob AS	kr. 1.000,-
Kirsti Røren Myklebust	kr. 200,-
Kristian Eiken	kr. 200,-
K. J. Folkestad	kr. 200,-
Henrik Marø	kr. 200,-
Brian Storhaug	kr. 400,-
Amandus Riise	kr. 200,-
Eldar Pilskog	kr. 100,-
Tore Berge	kr. 100,-
E. Rogndokken	kr. 100,-
Eirik Berg Hareide	kr. 100,-
Bilfergen	kr. 200,-
Norleif Aspehjøll	kr. 100,-
Kjell Arne Tjervåg	kr. 100,-
Reidun Klock Tjervåg	kr. 100,-
Steinar Klock	kr. 200,-
Johanne Schelderup Brunvoll	kr. 500,-
Johan Veiseth	kr. 500,-
Oddlaug Brandal	kr. 200,-
Ottar A. Brandal	kr. 500,-
Halvard Skarbakk	kr. 100,-
Annika Brandal	kr. 150,-
Atle Gjerde	kr. 100,-
May Britt Brandal	kr. 200,-
Arild Grimstad	kr. 200,-
Solveig Grimstad	kr. 200,-

I tillegg gåve på kr. 1.400,- frå ulike givarar som vil vere anonyme.



Sven-Aslak Veiseth i Ishavsmuseets Venner overrekkjer maleriet til dagleg leiar ved museet, Webjørn Landmark



Plukkfangst:

Året 2010 har til no vore det verste året for **Grønlanda innlandsis**. Ein mild og turr vinter og ein uvanleg varm og turr sommar gjekk hardt ut over “helsa” til isdekket. Smelteperioden var lenger og smeltinga kraftigare enn det som nokon gong tidlegare er observert, og det var rekord i mange og enormt store brekalvar frå Innlandsisen. Men det varmare klimaet fører også til andre endringar, noko som mange slett ikkje er leie for. I tillegg til at sauebøndene i Syd-Grønland kan dyrke poteter og ymse slag grønsaker, har dei no også begynt å eksperimentere med bær dyrking, både ribs, solbær, bringebær og jordbær. Vona er at bær dyrking kan verte ei lita attåttnæring.

--HH (Polarfronten nr 1/2011)

Fridtjof Nansen: Eskimoliv

Av Finn Sindre Eliassen

Det går mot slutten av Nansen-Amundsen-året. Det er ein god grunn til å plukke fram frå bokhylla ei bok av Fridtjof Nansen, nemleg Eskimoliv som han skreiv eit par år etter den vidgjetne skituren over Grønland. Men der er andre grunnar også. Boka gir eit eineståande innsyn i fangstliv og levekår mellom eskimoane - eller inuittane - på Vest-Grønland på slutten 1800-talet.



Mot slutten av september 1888 kom Nansen og dei fem mennene hans fram til vestkysten av Grønland, og i byrjinga av oktober kom dei til Godthaab eller Nuuk som er det grønlandske namnet. Dei hadde som dei første kryssa innlandsisen på Grønland; frå aust mot vest. Her fekk dei vite at siste båten heim hadde gått for to månader sidan, før dei hadde starta på skituren over Grønland. Dei laut overvintre alle seks.

Det hadde vore lett for Nansen å kvile ut vinteren over i kolonimiljøet i Godthåb. Det gjorde han ikkje. Han utnytta den situasjonen han motvillig var komen i på ein overraskande positiv måte slik han også seinare i livet så ofte gjorde. Han budde i lag med inuittane, lærde seg språket, teikna, fotograferte, jakta, padla kajakk, tok notatar. Han fekk levd ut det friluftslivet han alltid hadde sett så høgt.

Slik skriv han om det: «En vinter var vi afsondrede fra verden og indestængte sammen med grønlænderne. Jeg bodde i deres hytter, deltog i deres fangst og forsøgte, saa godt jeg kunde, at leve deres liv og lære deres sprog. Men desværre, en vinter var altfor kort til at faa et grundigt kjendskab til et saa eiendommeligt folk, dets tankeliv og kultur, dertil trænges aars ihærdigt arbejde. Alligevel har jeg i denne bog

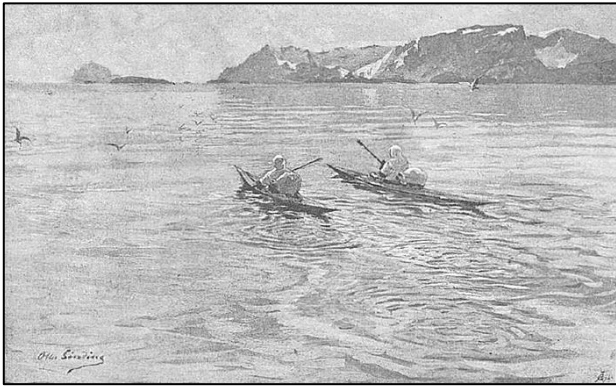
forsøgt at nedlægge de indtryk, som eskimoen og hans samfund gjorde paa mig, og har søgt saa meget muligt at støtte dem ved citater fra ældre forfattere. Der kan vel og være ting, som falder den nykomne sterkere i øinene end den mangeaarige iagttager, som lever midt i det.»



Han lytta når inuittane fortalde ved tranlampen: «I de lange, mørke kvelder, naar jeg sad i de lave jordhytter og stirrede ind i tranlampens flamme, hadde tankerne god tid. Det forekom mig da ofte, at jeg kunde se disse seige naturmennesker skridt for skridt komme dragende vesterfra paa sine hundeslæder og i sine merkværdige skindbaade langs de øde iskyster, jeg saa, hvorledes de kjæmpede sig frem og lidt efter lidt udviklede sine sindrige redskaber og sin overlegne fangedygtighed. Aarhundreder, ja tusener gik hen, slegt efter slegt bukkede under i kampen, mens andre og sterkere overlevede dem, og jeg blev fyldt af beundring for et folk, som hadde overvundet en saa haard natur».

Opphaldet mellom inuittar i Godthåb vinteren 1888-89 sette Nansen i stand til å skrive boka Eskimoliv som eg allereie har sitert frå. Det kan nemnast at den danske polarforskarer Knud Rasmussen – som vi omtalte i førre nummer av Isflaket – mange år seinare - i 1930 - vurderte det Nansen i boka skriv om korleis inuittane padla kajakkane sine, som det mest fullstendige som var skrive om emnet.

Av dei som har studert grønlenderane, er det få som lik Nansen budde i lag med dei, tileigna seg språket, jaktmetodane og kunsten å padle kajakk. Synet hans på inuittisk kultur er prega av respekt og beundring for eit lite folk sin sigerrike strid for å meistre naturen. Gjennom denne kampen har inuittane tilpassa seg til



Til havs etter sel.

naturforhold og ressursar som ingen annan. Nansen ser nesten alle kulturelle ytringar mellom inuittane som viktige, nesten nødvendige i ledd i denne tilpassinga, slik etnografen Helge Kleivan peikar på.

Nansen vurderer all europeisk påverknad som øydeleggande på inuittane si livsform. Han skriv:

«Paa Grønland mødte eskimoerne europæerne. Første gang var det vore gamle forfædre, dem overvandt de efterhaanden; men vi kom igjen og denne gang med kristendommen og vore kulturprodukter, da bukkede de under og synker stadig. Verden trækker medlidende paa skuldrene. Herregud!»

Og han utdjupar dette synet:

«Hvad enten man i mange punkter deler mit syn eller ikke, om jeg end ikke finder alt bestaaende saare godt, og selv om jeg skulde vise den svaghed at føle sorg over et synkende folk, som kanske ikke staar til at redde, da det allerede er stukket af vor civilisations giftige braad, saa trøster jeg mig med, at det ikke kan forværre dette folks kaar, og haaber, man vil opfatte mine bemerkninger i samme aand, som de er skrevne. Amicus Plato, amicus Socrates, magis amica veritas — sandheden fremfor alt. Og skulde jeg i enkelte punkter forekomme urimelig, da er min undskyldning, at neppe nogen kan færdes en stund med dette folk uden at fatte kjærlighed for det, dertil er mindre end en vinter nok.»

Kva ville Nansen med Eskimoliv? Han ville rope eit varsko om inuittane, om deira

framtidige lagnad. I forordet til boka uttrykte han formålet slik:

«Men hvergang jeg saa en lide eller bukke under for al den elendighed, vi har paaført dem, da blev den levning af retfærdighedsfølelse, som endnu findes i de fleste af os, oprørt til harme, og jeg blev fyldt af et brændende ønske om at kunne brøle sandheden ud over verden; fik de bare vide det, da maatte jo menneskene vaagne af sin ligegyldighed og straks gjøre godt igjen, hvad de har forbrudt.

Stakkars unge mand! du har intet at sige, som ikke er sagt bedre før; grønlændernes saavel som andre «indfødtes» ulykkelige skjæbne er fremholdt fra mange hold, men det har intet forandret.

Men lige godt, jeg maatte fri min samvittighed, det var mig som en hellig pligt at yde ogsaa mit fattige indlæg. Desværre min pen er for svag; det, som jeg føler dybest, har jeg ikke faat frem — aldrig har jeg mer savnet en digters gave. Jeg ved det nok, dette vil ogsaa bli et raab udover en flad slette, ikke engang fjelde til at gi gjenlyd. Mit eneste haab er da hist og her at vække en følelse for eskimoerne og sorg over deres skjæbne.»

I dag – 120 år etter at boka kom ut – er det ikkje vanskeleg å finn feil og manglar ved Eskimoliv. Eitt døme er den store vekt Nansen la på påverknaden frå det norrøne samfunnet på Vest-Grønland til eskimoane. I dag ser forskarane samanhengane etter andre vegar, ikkje minst frå Nord-Asia.

Dei sterkaste delane av Eskimoliv er der Nansen skriv om sine eigne observasjonar av korleis inuittane på Vest-Grønland levde på slutten av 1800-talet. Dei svakaste partia er der han støttar seg til annan litteratur.

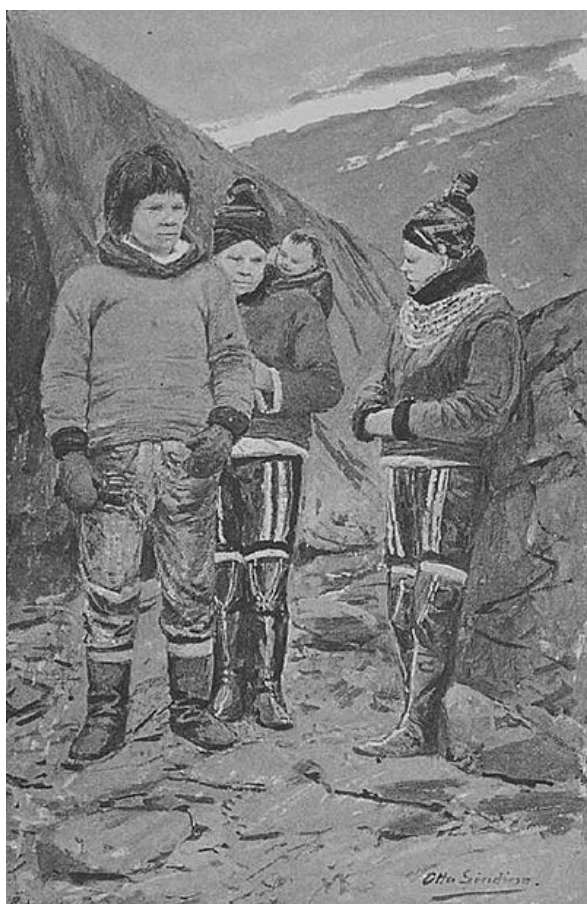
Eg vil slutte denne bokomtalen med eit eit lite utdrag frå boka:

«Men ogsaa dette folk har følelser som andre, ogsaa det fryder sig ved livet og naturen og bløder under vore jernhæle. Hvis nogen tviler derpaa, da se deres medfølelse med hverandre, deres kjærlighed til sine børn, eller læs deres sagn, som bare følgende fortælling:

«En storfanger paa øen Aluk paa østkysten hadde slig kjærlighed til sit hjem, at han ikke engang forlod det om sommeren. Især glædede han sig ved at se solen staa op over havet. Engang fik dog hans unge søn ham overtalt til at følge de andre paa en reise mod vest. Men aldrig saa snart kom de saa langt, at solen ikke længere stod op over havet, men over landet, før fa'ren ikke vilde reise længer og befalede, at de skulde vende den næste dag. Da de endelig naadde Aluk igjen og hadde slaat telt, gik den gamle tidlig om morgenen udenfor. De hørte først hans stemme, men saa blev det ganske stille, og da de kom ud, laa han der og var død, i det samme solen viste sig over havet. Glæden hadde dræbt ham.» Et folk, som fortæller slig, mangler ikke følelser.»

Kjelder Nansen: Eskimoliv

Kleivan, Helge: Fridtjof Eskimoliv – bakgrunn og perspektiv



Fangstmann, kone og jente frå Vestkysten.

Nansen-Amundsen-året byr på ekstra mange nye polarbøker:

"-en sten løftet fra mitt hjerte-" : en reise over Polhavet i Nansens og Frams geologiske fotefar

Smelror, Morten, 2011

Adresse Ny-Ålesund : fortellinger om folk på tundraen

Tveit, Åse Kristine, 2011

Adventfjorden : arctic sea in the backyard 2011

Antarktis : 71 dager, 1800 kilometer og én million tanker

Skog, Cecilie, 2011

Arctica : utforsk polene

Chazournes, Yves de, 2011

Call of the white : taking the world to the South Pole : eight women one unique expedition

Aston, Felicity, 2011

Den døde i Barentsburg

Kristensen, Monica, 2011

Den fryktelige ferden : om Robert Scotts ekspedisjon til Sydpolen fortalt av en overlevende

Cherry-Garrard, Aspley, 2011

En Drøm blir virkelighet : en eventyrlig reise til Svalbard

Eventyrlyst

Nansen, Fridtjof, 2011

Forlis : Barentshavets uløste gåter

Jacobsen, Alf R. 2011

Fram

Sannes, Tor Borch, 2011

Fridtjof Nansen : kunstner og vitenskapsmann 2011

Fridtjof Nansen : mannen og verden

Vogt, Carl Emil,, 2011

Halvardus Kristensen : - den ukjente polfareren fra Skien

Blikstad, Eivind, 2011

Halvtann isbjørn : reisen til Grønland

Hansen, Erlend Edward, 2011

Hilsen fra Svalbard : postkort, frimerker, poststempler

Nansen. Bind 1. Oppdageren

Jølle, Harald Dag, 2011

Nansens siste kjærlighet :
kjærlighetsbrevene fra Fridtjof Nansen til
 Brenda Ueland
 2011
**Polar settlements - location, techniques and
 conservation**
 2011
**Polarforskeren Eivind Astrup : en pioner
 blant Nordpolens naboer**
 Bloch-Nakkerud, Tom, 2011

Pyramiden : der drømmene blomstret
 Ree, Tor Ole 2011
**Roald Amundsen - Lincoln Ellsworths
 flyveekspedisjon 1925**
 2011
**Roald Amundsen : det største eventyret : en
 biografi**
 Wisting, Alexander, 2011
Sail to Svalbard
 Amtrup, Jon, 2011
**Scientific Expedition CO2 and Snow :
 observations at Mushamna, Spitsbergen**
 July 2010 - July 2011
 Trinks, Hauke, 2011
Seilas rundt Nordpolen
 Ousland, Børge, 2011
**Spillet om Sydpolen : et kappløp dit kartet
 slutter**
 Ewo, Jon, 2011
Strindbergs stjerne
 Wallentin, Jan, 2011
Sydpolsekspedisjonen 1910-1912
 Amundsen, Roald, 2011
Sydpolsekspedisjonen 1910-1912
 Bjaaland, Olav, 2011
Sydpolsekspedisjonen 1910-1912
 Gjertsen, Hjalmar Fredrik, 2011
Sydpolsekspedisjonen 1910-1912
 Hassel, Sverre, 2011
Sydpolsekspedisjonen 1910-1912
 Johansen, Hjalmar Fredrik, 2011
Sydpolsekspedisjonen 1910-1912
 Prestrud, Kristian, 2011
Sydpolsekspedisjonen 1910-1914
 2011
Sydpolsekspedisjonen 1910-1914
 Nilsen, Thorvald, 2011
Tidens tann
 Rafaelsen, Ellinor, 2011

Plukkefangst:

Når **Kina viser stadig aukande interesse for nordområda** så har det naturlegvis samanheng med at pol-isen minkar, at skipstrafikk gjennom både Nordvest- og Nordaustpassasjen kan verte vanleg og at Kina ynskjer auka geopolitisk makt. I 2009 bestilte Kina to isbrytarar frå eit russisk verft og for få år sidan kjøpte landet verdas største ikkje-atomdrevne isbrytar brukt frå Ukraina og døypte båten Xue Long, Snødragen.

Kina markerer seg også sterkt i Antarktis. Mellom 1984 og 2010 organiserte Kina 26 ekspedisjonar og etablerte 3 forskingsstasjonar i Antarktis. Landet har også hatt fleire ekspedisjonar nordover, og i 2004 oppretta dei eit forskingssenter i Ny-Ålesund.
 --HH (Polarfronten nr. 1/2011)

Den sovande maskinisten

V/ Helge Ødegård



Litt moro hadde dei også den tid dei låg faste. Dei hadde ein maskinist som påstod at han aldri sov på vakt. Men når skuta låg fast var der lite å gjere for maskinfolka. Dei tok opp stimen ein gong for vakta, og ”moa” maskinen av og til. Elles var det lite dei kunne ta seg til. På dei gamle skutene hadde dei ein lang maskinbenk. Det var ofte godt å få ”slenge” seg på denne benken. I maskinromet var det alltid varmt og godt. Ja, alle om bord var klar over at maskinisten tok seg ein lur på vakta. Dei gjekk lenge og lurte på korleis dei skulle klare å ta han på fersk gjerning. Ei natt såg dei maskinisten låg og sov der på benken. Ein mann fekk lurt seg ned og fekk litt tau rundt han. Så var det til styrehuset og slå full fart på maskintelegrafan. Det vart eit voldsamt ståk i maskinromet. Maskinisten kom seg laus, og oppdaga at han var lurt. Litt små sur var han etter denne hendinga.

10. oktober d.å. var det 150 år sidan “vår største nordmann” vart fødd.

FRIDTJOF NANSEN – Verdsborgar, multitalent, nordmann og menneske

Av Hallvard Holm

Vi minnest Fridtjof Nansen først og fremst som polarforskar og nasjonsbygger, men ute i verda er han framleis mest hugsa som fredsmenneske og livreddar frå naud og svolt og folkemord. I Armenia vart det nyleg avduka endå ei statue av han og framleis døyper dei borna sine for “Nansen”.



Fridtjof Nansen var eit multitalent. For dei fleste av oss ville eit enkelt av alle desse talenta ha vore nok til å fylle eit heilt liv. Han aksla dei alle.

--Han var ein framifrå **idrettsmann**, innafor mange sportsgreiner. Han var ein treffsikker

skyttar og ein glimrende skøytelepar. Under “landsskøyterennet” i 1881, 20 år gammal, tok han andre premien, slått berre av den 6 år eldre og seinare verdsmeisteren Axel Paulsen. Han var med i Christiania Turnforening og i Christiania Skiklubb, og han trena på symjing. I konkurranse med ei tropp frå Telemark deltok han i eit hopprenn i Kastellbakken på Huseby i februar 1881. Der vart han nummer 7, berre slått av telemarkingane, og han fekk eit par ski til 20 kroner i premie for eit hopp på 30 alen. Våren 1882 gjekk han på ski frå Bergen til Oslo for å ta del i Husebyrennet, og han gjekk den same vegen tilbake til Bergen der han då arbeidde ved Bergen Museum, 400 km kvar veg.

--Og vi veit at han seinare gjekk på ski over Grønmland, som den første, saman med fem andre, og at han saman med Hjalmar Johansen gjekk på ski lenger mot nord enn nokon hadde vore tidlegare. Sportslege prestasjonar som berre folk med ein veltrena kropp kunne makte.

--Han var ein framifrå **teiknar** og kunne nok ha utvikla denne givnaden til å verte profesjonell kunstnar. Vi kjenner mange av illustrasjonane hans frå Ishavet. Isbjørnen som står og snusar på skispetet til dømes. Ein kopi heng på veggene nede i kjellarstova.

--Han vart **professor** ved Universitetet i Christiania både i oseanografi og zoolog.

--Innafor **zoologien** sette han spor etter seg som er tydelege den dag i dag. Studiane hans av nervesystemet til virvellause dyr, slimålen og andre, var banebrytande og arbeida hans innafor nevrobiologi og nevroanatomi står støtt ennå, og vert framleis refererte til av moderne forskarar og i nyare lærebøker. Mange meiner i dag at det var han som burde ha fått Nobels pris i medisin i 1906, eller i det minste fått dele prisen. Det seiest også at grunnen til at han ikkje fekk den, var at svenskane ikkje likte han og engasjementet hans for eit sjølstendig Norge. Difor vart han aldri nominert til prisen heller. Der var ei antinorsk haldning i Sverige på den tida. Kanskje forståeleg nok, sidan vi

ville bli kvitt dei. Så svenskane neglisjerte Nansen fullstendig.

Der eg no sit og skriv ser eg, litt på skrå, ned på “Biologen” i Drøbak, ei svært karakteristisk bygning i tre etasjar med eit slag tårn på toppen, heilt nede ved sjøen. Ennå i dag er den i bruk som lærestad for studentar som vil lære om livet på djupna i Oslofjorden. Ein kråkebolle som vart funnen der for første gong, ha til og med fått etternamnet “Droebachiensis”. Nansen får æra for at denne forskingsstasjonen vart reist ein gong på 1890-talet. Men han fekk ikkje det nasjonale havforskningsinstituttet dit, det for til Bergen.

--Som **oseanograf** sette han også varige spor etter seg. Studiet av og kartlegginga av straumane i Polhavet og i Barentshavet var grunnleggande og er seinare bekrefta av moderne forskning. Han var den første som gjorde målingar og fastslo djupna på Polhavet, og det instrumentet han konstruerte for å hente opp vassprøver frå ulike djupner, er i utgangspunktet det same som vert brukt den dag i dag, og det har framleis hans namn.

--Fridtjof Nansen var også ein glimrande **forfattar**. Bøkene han skreiv etter reisene og ekspedisjonane sine, og det vart etter kvart fleire av dei, vart trykte i overraskande store opplag. Dei ga forfattaren stor inntekter og vart omsette til fleire språk. (For nok sidan kom eg over ei luksusutgåve av “En ferd til Spitsbergen” på japansk til og med!) Det han skriv er langt meir enn reine dagbøker og har mykje skjønnlitteratur i seg, og dei er vel verdt å lese av andre grunnar enn berre det polarhistoriske.

--Han var vår første store **polarforskar** og han fekk internasjonalt ry for sine ekspedisjonar og for sin oppdagingar i nordområda. Han innleidde den siste store og gloriøse nasjonale og internasjonale perioden innafor polarforskning. Når han heldt foredrag rundt om i verda, sto folk timesvis i uhorveleg lange køar og dei betalte mykje for å kome inn for å høyre denne namngjetne nordmannen.

Og vi kjenner i grove trekk den arktiske karrieren hans: Selfangst og studier i Danskestretet om bord i selfangaren “Viking” frå Arendal. -- Skitur over Grønland i lag med Otto Sverdrup og dei fire andre, med overvintring i Godthåb. -- Den første “Fram”-ferda og turen i lag med Hjalmar Johansen over drivisen til 86.14, og overvintringa i “Hiet” på Frantz Josefs Land, der han og Hjalmar delte sovepose i 9 månader og nesten aldri hadde det varmare enn minus 10 grader inne i steinhytta. Dei la merkeleg nok på seg fleirfoldige kilo i løpet av desse månadene. -- Og vi veit litt om dei seinare turane til Barentshavet og “en ferd til Spitsbergen”.-- Og vi kjenner til bøkene han skreiv.



Foto frå Nansen “på ski over Grønland”.

Han var ein uvanleg idrettsmann, ein sann polarforskar og ein dristig polarfarar. I det siste berre tangert av Børge Ousland, som i dag vert rekna som verdas fremste polarfarar.

--Då Norge, som eit av dei to aller fattigaste landa i Europa, etter kvart tok til å kome seg på fote att etter Svartedauden og Dansketida, og var i ferd med å rive seg laus frå Sverige, mangla vi ein sterk og samlande person. Henrik Wergeland var for lengst borte og hadde vel heller ikkje egna seg som politkar. Henrik Ibsen var lite heime og brydde seg ikkje om anna enn bøkene og dei oppdikta personane sine. Bjørnstjerne Bjørnson slo framleis ut håret, veiva med armane og brukte store ord frå mange talarstolar, og ville ha Karoline til å hoppe, men han “heldt aldri kjeft”. -- Vi mangla ein landskjent, populær og avhalden Høvding.

Og der kom Fridtjof Nansen, som ein vikingkonge, inn frå Ishavet og vart ein av dei viktigaste personane i skapinga av den sjølstendige nasjonen Norge. Han var republikanar, men ga etter for folkekravet om monarki og vart nær ven og rådgjevar til det nye og unge kongeparet. Han vart vår fremste **diplomat** og gjorde ein avgjerande innsats for å få Storbritannia til å anerkjenne Norge som eigen og sjølstendig stat. Han kjende nemleg “alle” i City og slapp inn over alt, og det var viktig for oss at den engelske regjeringa ville godkjenne Norge.

Det var likevel ikkje Storbritannia som var først ute med å godkjenne Norge som sjølstendig stat. Det var det Russland som gjorde. (Noko vi gjengjelda først på 1990-talet då vi var den første nasjonen som godkjende det nye Russland etter at Sovjetsamveldet braut saman.) Det var heller ikkje Storbritannia som fekk vår første ambassadør. Det var Cuba. For der skulle vi selje klippfisk for å styrke den nasjonale og den lokale økonomien. – Men det var likevel England og Storbritannia som betydde mest og som var viktigast for oss. Då og fleire gonger seinare. Og det var Fridtjof Nansen som overtydde engelskmennene.

--Då den første verdskrigen endeleg var offisielt over, var det ennå ikkje fred i verda. Russerar og ukrainarar og andre folkeslag i den nye Sovjetunionen leid stor naud og millionar svalt. Stalin røva frå dei maten. Armenia var i store vanskar. Muslimane rundt dei vil gjere ende på denne eldste kristne nasjonen. Mustafa Kemal Atatyrk hadde jaga grekarane på havet, og fleire hundre tusen på kvar side trong repatriering.

Då kalla Folkeforbundet på **humanisten** Fridtjof Nansen, og han aksla denne oppgåva også. Hundretusen liv vart sparde og berga. Aldri før eller seinare har ein enkelt person fått slik tillit frå det internasjonale samfunnet som Nansen fekk her: Fullmakt til å skrive ut sitt eige pass, Nansenpasset, som vart godkjent av 52 nasjonar og som ga alle dei 450,000 som fekk det tildelt fritt leide. Kjende familiar som Chagall, Strawinsky og Rachmaninov, og

mange mange fleire, kan takke Fridtjof Nansen for at dei berga seg.



Marsjen over innlandsisen.

Framleis vert han dyrka som helt og befriar i nokre av desse landa. I Armenia til dømes, der det nyleg vart avduka endå ei statue til minne om Nansen og der det ikkje er uvanleg at folk den dag i dag døyper borna sine “Nansen”, som fornamn eller som mellomnamn, og der dei framleis legg blomar på minnesmerka over han på dødsdagen hans.

--I tillegg til alt dette var Fridtjof Nansen eit **menneske**, eit menneske av kjøt og blod. Ein mann som lengta seg sjuk etter Eva og vesle Liv når han var langt borte heimafrå og som stundom steig feil og rota seg bort når han var heime. Han var ein staseleg mann, høg og blond og nordisk, ein viking. Det var ikkje utan grunn at Erik Werenskiold, som også dekorerte heimen hans “Polhøgda”, brukte Nansen som modell då han teikna Olav Tryggvason for ei ny utgåve av Snorres Kongesagaer.

Han var nok temmelg formell og til tider ganske utilnærmeleg. Det var “Doktor Nansen” og “Herre Johansen” sjølv etter at dei hadde delt sovepose og isbjørnskinns i fleire månader i “Hiet”. Og for Hjalmar Johansen kom det så pass overraskande og var så utenkeleg at dei skulle vere dus at han måtte “tenke på” det nokre dagar. -- Og i dagbøkene til dei andre som var med på den første “Fram”-ferda, skriv fleire at han var både humørsjuk, lei og utolmodig, og til tider fjern.



Nansen og Johansen med kjelker over isen.

Fleire år etter at Eva døydd veit vi at han møtte Kathleen Scott, enkja etter Robert Falcon Scott. Dei møttest til middag i London og i hemmelegheit på "Hotell Westminster" i Berlin, og i 1919 fridde han til henne. Kathleen avsto. Han var då 58 og ho berre 41. Ho meinte aldersforskjellen var for stor. Men tenk om enkja etter den engelske helten Robert Scott, han som tapte kampen mot nordmannen Amundsen, Amundsen som var hata som pesten i England, tenk om ho hadde vorte gift med den andre store norske polarfararen, Fridtjof Nansen! Hadde det då vorte forsoning i Scott-Amundsen-striden?

Men så vart han, ikkje lenge etter at Kathleen Scott takka nei, gift for andre gong, med Sigrun Munthe, som då, kan hende på grunn av Nansen, hadde skilt seg frå kunstnaren Gerhard Munthe, Nansen sin nabo og ven.

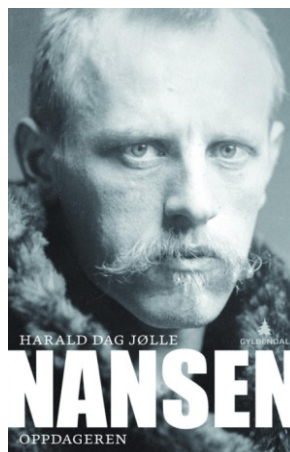
Han gjekk for å vere ein vakker mann og han var var veldig populær, ikkje minst blant damene. Direktøren ved Skimuseet, Karin Berg, som for noko sidan ga ut ei bok om "Nansen og hans kvinner", fortalde meg for noko sidan at hadde ho vore ung og fri den gongen, så hadde nok ho også forelska seg i denne mannen. Det sa ho meir enn 70 år etter at han døydd og etter å ha studert han så nært som råd var, så lenge etterpå.

--Engelskmannen, professoren og parlamentsmedlemmet, Philip Noel-Baker, som var med på skipinga av Folkeforbundet, og som sjøl fekk Nobels Fredspris i 1959, sa det ein

gong slik om Nansen: **"Der er ingen nasjon på det europeiske kontinentet der koner og mødrer ikkje har grått i takksemd for det arbeidet Fridtjof Nansen gjorde".**

Dette var kan hende Nansen sin største bragd, det han gjorde for dei svoltne og dei statslause, for flyktningane og for dei deporterte. Kanskje skulle vi i dag fokusere meir på dette når vi minnest han 150 år etter at han vart fødd enn på "86 grader og 14 minuttar nord". Og for dette fekk han Nobels Fredspris i 1922.

Den 13. mai 1930 døydd han, berre 69 år gammal. Og 17. mai vart urna hans sett ned i parken nedanfor heimen hans, villaen "Polhøgda" ute på Lysaker i Bærum. Den Norske Stat sto for gravferda som gjekk frå Universitetets Aula. Tusenvis møtte fram og over heile landet ringte kyrkjeklokkene og flagga vart fire på halv stang. Norge var i sorg.



NY BOK: **NANSEN** Harald Dag Hjølle.

Fridtjof Nansen er en av tidenes største norske helteskikkelser. Han var en dristig og nyskapende polfarer. Som første Nansen-biograf viser Harald Dag Jølle hvordan han også var en vitenskapsmann i verdensklasse. Nansen tok mye plass. Han var en søkende intellektuell, en romantiker som slet med tilværelsens mening, og en politisk liberaler som kritiserte stormaktenes imperialisme.

Dette er fortellingen om den kompromissløse Nansen, en mann med store ambisjoner og enorm tro på egne evner. Her er drama fra isen, sterke historier om kjærlighet og savn, om vennskap og konflikter, om sorg og heftige følelser.

Bestill boka frå Ishavsmuseet, kr. 449,- + porto

www.ishavsmuseet.no tlf 700 92 004



ULSTEINVIK
Island Offshore
Management AS
Stålhaugen 12
6065 Ulsteinvik, Norway

Tel: + 47 70 00 86 00
Fax: + 47 70 00 86 01
firmapost@islandoffshore.com



Blåbær

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

Forskning viser at Blåbærkonsentrat har positive verknader på kroppen sitt immunforsvar, og gir betre sirkulasjon i dei tynne blodårane. Dette fordi ekstrakten har ekstra høg konsentrasjon av antocyanar som er dei mest effektive antioksidantane i naturen. Blåbærkonsentratet er også betennelsesdempande. 1-2 kapslar dagleg.



Polarolje®

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

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

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

Forbrukarkontakt/produzent:

Polargodt AS

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