



# ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 2– 2022 24. årgang kr. 80,-

## **Leiar:**

Ishavsmuseet har gjennom Veteranskutelaget Polarstar tatt over den verna ishavsskuta M/S *Polarstar*. Ei formidabel oppgåve som vil krevje mykje av mange dei komande åra.

*Polarstar*, Ishavets Grand Old Lady, Noregs første selfangstskute bygd i stål i 1948, stod i fare for å kunne verta seld vekk frå ishavsmiljøet på Brandal og Sunnmøre. Styret i Ishavsmuseet kunne ikkje sitje stille i båten og sjå at dette kunne skje utan og ha prøvd å take vidare vare på den ved Ishavsmuseet.

*Polarstar* står fram i dag nær på same måte som ho var i 1948 då ho kom til Noreg frå verftet i Glasgow og vart sjølve symbolet på den moderne selfangst. Dette 50 år etter at Sunnmøre kom med i selfangsten frå 1898 av. Arkitekten bak denne første selfangaren i stål var den legendariske og kjende ishavsskipper Kristoffer Marø som då hadde kjempa mot skruisen på ishavet i snart 40 år med skuter av tre, som nær alle saman til slutt måtte gje tapt for kreftene i skruisen. Martin Karlsen sette i gang og fekk bygd skuta i Skottland.

Etter 50 år over alle hav og harde tørningar i ishavet, der skruisen kunne vere nådelaus, var det ei slita dame som vart kondemnert i 1998. Men eldsjeler med Bjarne og Lars Brandal i spissen berga *Polarstar* frå å verte spikar, og etter ei restaurering stort sett på dugnad fekk den seg igjen tre turar på selfangst på 2000-talet. Men så var det slutt, og skuta var igjen på veg for å verte spikar då Willy Nesset tok tak i 2008, fekk med seg lokale sponsorar og kjøpte skuta. I 2013 tok han skuta til Polen for ei omfattande restaurering som varte i snart fire år og kosta omlag 21 mill. kroner.

– Førebileteleg arbeid, sa Erik Småland hos Riksantikvaren i 2016 om restaureringa av *Polarstar*.

VS Poland ved Willy Nesset, er no komen til at det er tid for at andre kan ta over skuta. Gjennom snart 15 år har han lagt ned eit fantastisk stykke arbeid for å berge eit historisk viktig objekt for

ettertida, og føler på at tida er moden for at andre kan ta prosjektet vidare.

Ishavsmuseet er opptekne av at skuta vert bevart for ettertida. Som spesialmuseum for selfangst og polarfangst har Ishavsmuseet Aarvak i dag ei av dei største polare samlingane i Norden. Noreg er kjent som ein av verdast største og viktigaste polare nasjon. Men våre lokale heltar, skipperar og fangstmenn, som staka ut nye kursar til nye fangstfelt har ikkje fått den merksemd som dei fortente.

Frå før av har Ishavsmuseet ishavsskuta Aarvak bygd i Bergen i 1912 for AS Bergens Sælfangere, sett på land og bygt inn i eige hus ved museet. Dette er i dag Noregs eldste bevarte ishavsskute av dei som var spesialbygde til selfangst frå 1910 av. Med også *Polarstar* i tilknyting til museet vil dette stå fram som eit unikt nasjonalt senter for Noregs rike og dramatiske selfangstsoge.

*Polarstar* vil også vere ei forlenga arm til Ishavsmuseet, og vil kunne få auka fokus på historie og museum, og ikkje minst kunne auke besökstalet til Ishavsmuseet ved t.d. og kunne hente cruise- og Hurtigrutepassasjerar til museet frå anløp i Ålesund.

Willy Nesset og selskapet hans VS Poland har stått for det store arbeidet med å få *Polarstar* restaurert og på vakker kjøl igjen. Brandal, Sunnmøre og Noreg er stor takk skuldig Willy for arbeidet han har gjort. Den beste takken både til han og heile nasjonen er at *Polarstar* vert verande i miljøet rundt Ishavsmuseet på Brandal.

God lesnad!

Brandal 30.05 2022

Webjørn Landmark  
Redaktør

## Å danse brandøling

Ofte når skutene skulle i Vesterisen på fangst så gjekk dei inn under Jan Mayen og stoppa på. Det hende seg at dei hadde med seg post til dei på stasjonen, eller anna utstyr som dei kunne ha bruk for.



I slike høve, når dei hadde god tid til fangststart, så kunne det gjerne verte ein redige polarfest. Dette var gjerne dei første menneske utanfrå dei som var på stasjonen såg dette året.

På Jan Mayen er det ikkje kaier, og mannskap må fraktast i land i småbåtar, og det gjeld å passe påvêret så dei ikkje vart akterutseilte på land.

«Signalhorn» stoppa på dette året og det vart ein heidundrande fest. Ein i mannskapet hadde med trekkspel og spelte opp til dans. Matrosane om bord heiv seg rundt og dansa. Ja, dans og dans. Det var meir som ei hopping og spretting til musikken, dei passa på å ikkje vere for intime i dansen.

Skipperen på «Signalhorn» møtte året etter dette ein av karane som var på stasjonen under denne festen, og dei mimra i lag om den store vårfesten på Jan Mayen. «Det var vel mykje og rydde opp i etter festen», spurte skipperen.

-Ja, det vart no ein sekk med gebiss og eit par sekkar med skinnhue, svara han frå stasjonen.

På Jan Mayen vart denne dansinga til trekkspel lenge i etertid kalla for å danse brandøling.

\*\*\*

### Rockall-musikk

Skipper Johan kjende fiskeplassane i Nord-Atlanteren som si eiga bukselomme, men var heller lite orientert i musikkverda. Rundt middagsbordet i messa, under eit ordskifte om klassisk musikk og moderne popmusikk, gav han likevel si mening til kjenne:

-Ej fer minj del kanj ikkje noke mæ dinnja Rockall-musikken...

## Innhold

Livet i isen	side 4
Natt på museet	side 23
Funnet av Endurance	side 24
Brit Hofseth	side 25
Fra Vestisen 1952	side 35
Polarstar i museet si eige	side 41
Kjære Polarstarvener	side 43
Med Polarstar til Svalbard	side 47
Pengedryss over Polarstar	side 69

## ISFLAKET

**Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.**

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

**Redaksjon:** Webjørn Landmark, redaktør og oppsett. [webjorn@ishavsmuseet.no](mailto:webjorn@ishavsmuseet.no)

Opplag 800. Årskontingent / abonnement kr. 300,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 750,-

[www.ishavsmuseet.no](http://www.ishavsmuseet.no)

[www.facebook.no/aarvak](http://www.facebook.no/aarvak)

**Forsidefoto:** «Polarstar» ved Svalbard 1977

ISSN 1891-9480

# LIVET I ISEN

Av Bjørne Kvernmo

På oppfordring fra Alta historielag fikk jeg den ære og glede å bidra med stoff og innhold fra mitt yrkesliv. Litt utfordrende tidsmessig har det blitt – i kombinasjon med drift og vedlikehold av ishavsskuta «Havsel». Men så langt det er mulig, har jeg prøvd å gi et realistisk bilde av den utvikling og endring som har skjedd i løpet av tida jeg har seilt. Ønsket mitt er å gi et innblikk i arktisk dyreliv, de store endringene i klimaet og isforholdene i Arktis og i den gryende interessen fra internasjonale TV- og filmselskap for dyrelivet der. Men alt har sin begynnelse og ende i min interesse for selfangst og arktiske strøk.

## DØDELIG ISSKRUING

Den vesle, ukegamle kvitungen følte en instinkтив, gryende uro der den lå. En eller annen fare truet. Morens nervøse og urolige opptrerden tidligere på dagen hadde smittet over, og nå var hun forsvun- net ned mellom isflakene. Ungen ventet og ventet på at hun skulle dukke opp igjen, slik at han skulle få fylle magen med den varme og livgivende melka. Nyfikent tittet han omkring seg og utstøtte et spedt, beljende skrik utover den gnissende og urolige drivisen.

På samme isflaket lå to andre kvitunger som også var blitt født den mørke og måneløse natta for noen døgn siden. Alle tre krabbet nå urolig fram og tilbake mellom skrugardene og skrek, om og om igjen. Ingen mødre var å se. Fra flaket ved siden av lød også spede og klagende skrik: Ingen mødre der heller. Over hele legret, yngleområdet for sel, skjedde det samme: Tusenvis av ulne selunger, noen små og gulaktige i pelsen, andre snøhvite og lubne, krabbet urolig omkring. Hjelpehestet søkte de mellom skrugardene, mens den gnissende og rumlende lyden av isflak som med ufattelig kraft og tyngde ble presset sammen og skjøvet innover hverandre, økte i styrke.



*Voksen grønlandsselhunn med en omrent to uker gammel kvitunge. Fra den blir født i slutten av mars og i to til tre uker ligger den sammen med mora og dier den kraftige selmelka. Deretter forlater de voksnede dyrene ungelegeret, og hunnene og hannene trekker samlet nordover langs iskanten. Foto: Bjørne Kvernmo*

De tre små kvitungene kjente at det solide og trygge isflaket, som hadde vært deres hjem de første dagene av livet, plutselig ble satt i bevegelse. Det nes- ten dirret mens det dreide rundt og ble presset ned i den enden der de lå. Det blåglinsende og blankskurte naboflaket reiste seg plutselig og tyngt enden av flaket deres ned gjennom sjøen, mens isvannet fosset innover. Kvitungene havnet i vannet og kravlet panisk og skrikende mot den halvdelen av isflaket som enda befant seg over vannet. Men den isete og snødekte skråningen ble både for bratt og for glatt til at de spede, små sveivene fikk tak.



*Snart klar for 2018-sesongen: Blir ikke Ishavet i år, men svalbard- området med filmteam. Det er april og enda gjenstår mye arbeid på MS «Havsel» før avgang. Foto: Nina Østlyngen*

Naboflakets knudrete underside reiste seg høyt og truende i været over dem, som nå kavet panisk i isvannet. Så, med et smell, brakk flaket i to, og med knusende tyngde og et kjempeplask vippet det oppi dammen av isvann, hvor de tre kvitungene befant seg. Den ene utstøtte et kort, håst og boblende vræl idet den ble flatklistret av det nådeløse, mange tonn tunge is- flaket. Den andre ble kastet om på rygg og hjelpløst ført med strømvirvlene mot den tørre delen av flaket, før iskjeven klappet igjen. Der lå den, med knust bakkropp, fastklemt, men i live. Den tredje kvitungen var presset ned i en grop i isen, ned i det blodige vannet på sitt hjemlige flak. Hittil uskadet, men fastklemt, gjennomgikk den ufattelige pinsler, før den druknet i gropen der den var født.

## BARNDOM I GRATANGEN

Jeg er født hjemme på gården Fossli på Kvernmo i Gratangen i 1952 og vokste opp der de første åtte årene. Kvernmo er ei lita grend noen kilometer opp i dalen fra Gratangbotn, helt sør i Troms. Min mor fortalte at den dagen i april da jeg ble født, hadde naboen akkurat kommet tilbake fra Ishavet. Han kom gående over bakken og forærte henne en svær selbiff – der og da en sjeldent og næringsrik kost.

Høsten 1960 flyttet vi til Sørskogen i Bardu, hjem- plassen til min mor. Men årene i Gratangen hadde gitt litt innsikt i Ishavet: Gratangen og Ibestad var veletablerte områder innenfor fiske og fangst, spesielt selfangst. Og nærmeste nabo, John Olai Kvernmo, som begynte på Ishavet i 1920-årene, reiste ennå hver eneste sesong som skytter, til både Østisen, Nordisen, Vestisen og Newfoundland. Årene etter krigen var satsingsår, og fangstvirksomheten utviklet seg spesielt ved at det ble bygget nye og større båter, beregnet for fangst ved Newfoundland. Selfangst hørte til dagligtale blant de voksne, og vi unger lyttet. Fortellerkunsten ble holdt i live, og noen var dyktigere enn andre. Vi snappet opp merkelige ord som hakapik, blueback, storkobbe, fangstbåt og områder med spennende navn som Ne- fuinnland, Karahavet, Gåslandet, Tusenøyene, Rekvedsøyene.



To kjente Gratangen-skuter, Lance og Espenesvåg. Østisen på 1950-tallet. Foto: fra E. Kristiansen, Ishavsfart

Minnet om en vårdag i femtiårene begynner å blekne, men vårsnøen lå våt og djup, vi unger lekte rundt husene der sola varmet gråsteinen i murene, og grønt gress og blomster var så vidt begynt å spire. Da var det noen som kom med en nyhet som straks spredte glede blant både store og små i grenda: John var kommet til lands fra Ishavet. Alle visste at han tidligere på vinteren som vanlig var dradd ut med ei ishavsskute, men ingen hadde hørt noe mere. Den grufulle ulykka ikke fullt tyve år tidligere, i 1939, var friskt i minnet. Da forliste to av Gratangen- skutene, «Nyken» og «Saltdalingen», i et voldsomt uvær i Nord-Atlanteren på vei til fangstfeltet ved Newfoundland. Mannskapet på «Saltdalingen», de fleste fra Gratangen-området, ble så vidt berget i en dra- matisk redningsaksjon. «Nyken» fra Foldvik gikk ned med alle mann før hjelpen kom til.

I femtiårene var ishavsskuter fra Gratangen som «Lance», «Myregga», «Espenesvåg» og «Asbjørn» med flere i drift. Blant annet var skipperen på «Espenesvåg», Oluf Mikalsen fra Foldvikøya, viden kjent som en slagferdig kar, og historiene om Oluf skapte mang en humørfylt stund. Det var dette de erfarne karene likte å snakke om, humoristiske historier som skap- te glede og latter. For noen år siden var forfatter og «flirolog» Arthur Arntzen på kaia i Tromsø og kjøpte kobbekjøtt av meg. Jeg spurte om det stemte at den berømmelige Oluf-figuren var inspirert av hans egen kjennskap til Gratangen

og ishavsskipper Oluf Mikalsen? «Ja, det stemmer», svarte han med et smil.

Interessen for Ishavet stammet altså for mitt ved- kommende fra oppveksten i Gratangen. I tenårene i Bardu ble den holdt ved like av bøker på skolebiblio- tek, i tillegg til fortellinger som fantes der. Men på denne tiden, i 1960-årene, var det vanlig for en ungdom å reise til sjøs. Hvis jeg husker rett, ble det sagt at hver femte gutt av Norges unge befolkning måtte reise ut på norsk båt, for å holde den norske handelsflåten bemannet.

## TIL SJØS

Så, i september 1969, fikk jeg som 17-åring hyre som dekksgutt på SS «Ingertre», en Jakob Kjøde-båt som blant annet utover høsten gikk i kullfrakt fra Svalbard til Mo i Rana, inntil isen la seg oppe i nord. Da ble det et par turer med frakt av fosfat fra Mur- mansk til Glomfjord, av malm fra Kirkenes til Mo i Rana og av dolomitt fra Hammerfall i Salten til Porsgrunn.

Etter et halvt år der tilbød samme rederiet meg hyre på en annen av deres båter, MS Baie-Comeau. Den gikk i papirfart mellom den lille byen Baie- Comeau i provinsen Quebec i Canada og Brooklyn i New York, en seilas på tre og et halvt døgn. For mitt vedkommende var tiden om bord der en stor opplevelse med mange sterke inntrykk. Spesielt New York ble mitt «universitet», men også de sær- egne fransk-kanadierne gjorde et sterkt inntrykk med sin arbeidsmoral og ufattelige interesse for is- hockey. Besetningen på denne båten var nesten alle norske ungdommer, noen av dem nordfra. Dette i motsetning til «Ingertre», der over halve mannskapet var norske krigsseilere, som jo tilhørte en eldre og dermed erfaren garde.

På en av turene fra New York til Baie-Comeau våren 1970, jeg gikk tolv-til-fire-vakta, møtte vi ei norsk fangstskute, hvitmalte «Polarstar» av Ålesund. De hadde vært på fangst i St. Lawrence-bukta og var på hjemtur til Norge. Å møte båter med norsk flagg var helt vanlig, men jeg husker hvor opprømt jeg ble av å møte ei fangstskute. Jeg husker også at jeg i brev hjem fortalte om møtet med «Polarstar» og pus- sig nok konkluderte med at «jeg er nok fangstmann,

mere enn sjømann». På den tiden var det vanlig å skrive brev hjem til foreldre og andre kjente. Å få brev hjemmefra var en stor opplevelse, men skulle det skje, måtte man skrive selv.

Høsten 1970 var jeg hjemme et par måneder før jeg fikk ny hyre, nå som jungmann, på tankbåten MT Fatum på 17 000 tonn som lå i nærheten av London. På denne båten var jeg i ni måneder, og vi seilte til Karibien, USA og Canada, til Sør- Amerika og en tur rundt Afrika til Aden og lastet for New York. Opplevelsene denne løsfarten resulterte i, kunne det vært skrevet bok om, spesielt om landlov på Trini- dad og Venezuela, Columbia og Mexico, og Panama og Karibien ellers.

Da jeg skulle reise ut igjen høsten 1971, ble det kun innenriksfart, som lettmatros på ferga BF Skutvik mellom Svolvær og Hamarøy. I januar bar det i mili- tæret, og etter tre måneder på Infanteriets Øvings- avdeling på Steinkjersannan kunne vi søke om å bli overført til Garnisonen i Sør-Varanger. Der var jeg resten av året.

## FANGSTMANN I ISHAVET

I januar 1973 dimitterte jeg, og i februar var jeg klar for Ishavet. Jeg husker at jeg ringte til Brødre- ne Jakobsens Rederi i Tromsø, der jeg mener at jeg snakket med skipperen på MS «Norvarg». Han spurte straks om jeg var i slekt med John O. Kvernmo, som jo hadde vært førsteskytter på en av rederiets båter under de vellykkede fangstturene til Newfoundland i 1950-årene. Jeg hadde inntrykk av at det også talte til min fordel at jeg hadde fartstid til sjøs, som lettmatros, og nettopp var dimittert fra militæret. Dermed fikk jeg ishavsplass på MS «Norvarg».

«Norvarg» var en av ti norske båter som gikk til New- foundlandsfeltet: Syv var fra Møre, deriblant «Polarstar», de andre var Kvitbjørn fra Tromsø og den nye stålålen Lance II fra Gratangen. Til Østisen gikk det i 1973-sesongen fem skuter, alle nordfra, og til Vestisen 15 skuter, både fra Møre og Nord-Norge. Til sammen gikk 30 norske skuter på selfangst det året.



*MS Norvarg, nettopp ankommet isen etter hard overfart. Mars 1977. Foto: Bjørne Kvernmo*

Båten «Norvarg», som var påbegynt bygget under kri- gen som isbryter/taubåt, ble senere kjøpt av rederiet i Tromsø og bygd ferdig. Den ble for det meste brukt til passasjerfart, frakt og isbryting på Svalbard, i tillegg til selfangst, som den også var rigget for.

I 73-sesongen var mannskapet på 17–18 mann, de fleste fra området rundt Tromsø og Balsfjord. Siden selfangst på den tida enda var en sterk og betyde- lig næring, var de fleste av dem vante selfangere tilknyttet det levende fangstmiljøet. Om bord på 162 fot lange «Norvarg» var det egentlig lugarplass til 36 mann, og det reduserte antallet mannskaper hadde sammenheng med at i det nye regulerings- systemet ble de norske kvotene for grønlandssel og klappmyss delt likt på hver båt.

Den mer enn ukelange overfarten til Newfoundlandsisen gjennom det mest værharde området av Nord-Atlanteren var i seg selv en prøvelse, særlig for dem som var plaget av sjøsyke. Disse båtene slingret som besatt. Alt av slingrekjøler var fjernet før det bar til isen, og stabilisator- tanker var ikke oppfunnet ennå.

Det runde isskroget og den høye riggen bidro på hver sin måte til slingringen, og alt av utstyr og proviant måtte stempes av (surres fast og stues vekk). Dersom noe var løst, ble det slengt veggimellom så snart vi kom utafor kysten.

Utvendig på det hvitmalte styrehuset på «Norvarg» var det felt rundt ventilene, eller styrehusvinduene, hvor brunaktig rustvann fra boltene satte sitt preg på hvitmalingen og gjorde den gråbrun. Vel hjem- me i Tromsø igjen var det blitt tynne, hvite stripor og flekker i denne rustbrunheten. Hvordan dette hang sammen, var det bare vi selv som visste, og bra var det: Når den som var på vakt var sjøsyk og måtte spy, var det bare å åpne styrehusvinduet på lesiden og spy ut. Dette skjedde især på overseilingen til isen, på retur var man blitt mere herdet. Den som ikke visste hvordan magesyre smaker, fikk vite det da. Det var altså mageinnholdet som hadde etset disse hvite stripene og flekkene på styrehusveggen.

Av alle turene jeg har vært på selfangst, over 40 i tallet, er det vel den første turen – til Newfoundland med «Norvarg» – som sterkest sitter spikret i minnet, og som på en måte formet meg som fangstmann. Å være sammen med folk i en spesiell fangstkul- tur, dra over havet til sel-



*Halvdan Rasmussen og jeg på Norvarg etter første tur på Ishavet. Bildet er tatt i Tromsø i april 1973, etter at fangsten var losset, båten vasket og man var klar for hjemtur. Foto: Bjarne Kvernmo, Bjørnes far.*

legrene inne i drivisen ved Canada og høste av disse sammen med andre norske og kanadiske båter, var noe helt annet enn utenriksfart. Knallhard fysisk jobbing hele dagen på isen, middag når man kom om bord om kvelden, deretter til køys, og så tørne til mens det ennå var natt, for å ta hand om gårdsdagens fangst som lå til avkjøling på dekk. Deretter frokost mens det lysnet, og igjen ut på isen hele dagen, enten det var regn eller kulde.

Sånn gikk dagene til kvotene av først grønlands sel og deretter klappmyss, var tatt. Starten var har- dest. Deretter ble man mer trent og fangsten mer sporadisk, etter som klappmyssdyrene spredte seg utover. Fangsten på «Norvarg» den sesongen var 5000 grønlandssel og 1300 klappmyss, tror jeg. Turen varte omrent halvannen måned, fra først i mars til midten av april. Denne sommeren ble jeg også med fangstskuta «Fortuna» på kobbefangst i Nord- isen, altså Svalbardområdet.



*Forfatteren med en kvitunge. Det er mars 1974, før fangsten starter på Newfoundlandsfeltet. Med denne båten, Norvarg av Tromsø, var jeg åtte turer til Newfoundland. Foto i forfatterens eie.*

Året etter, i 1974-sesongen, ble det lang tur med mye fangst på «Norvarg»: til sammen 10 100 dyr og mannlott på nærmere 30 000 kroner. I 1975-sesongen var jeg ikke på selfangst, men gikk andrestyr- mannsskole i Tromsø.

Som fersk styrmann fikk jeg hyre på en liten kystbåt om sommeren og reiste i utenriksfart om høsten. Dette ble et mønster som skulle komme til å gjenta seg de neste årene: utenriks om høsten, hjem til Is- havet i februar–mars og jobb på land eller på kysten om sommeren. I sesongene 1977–1981 var jeg med «Norvarg» til Newfoundland, fra 1978 som skytter. I 81-sesongen gikk vi til Østisen etter Newfoundland-turen og fikk 3000 dyr. Det var min første tur dit. «Norvarg» ble etter hvert tatt ut av drift og til slutt kondemnert. Siste sesongen norske båter var på Newfoundlandfeltet var i 1982. Da fikk jeg plass med Møre-skuta Veslemari. De andre to båtene som også var der, var «Polarstar» og Melshorn.



*Livbåtmønstring på båtdekket på Norvarg under  
kyndig ledelse av Harald Pedersen. Trolig 1978.  
Fra venstre:*

*2. styrmann Bjørne Kvernmo, Roald Larsen,  
Willy Sørensen, Odd Olsen, Viggo Olsen,  
Edmund Hemmingsen, styrmann og  
førsteskytter Harald Pedersen, Bjørn Jakobsen,  
stuert Steinar Jakobsen. Foto: Karl R. Engstad*

1982-sesongen var forresten også siste sesong med kommersiell fangst. Press fra dyreverngrupper og organisasjoner resulterte i at EU, eller EEC som det het den gangen, innførte importforbud av de mest lønnsomme selskinnene, kvitunge. Dermed var ikke selfangst lønnsomt lenger. Etter krav fra fangstnæringa ble det fra og med 1983-sesongen innført et tilskuddssystem, slik at et par–tre båter kunne gå på fangst. Hensikten var å holde et visst liv i fangstnæringa inntil markedsituasjonen bedret seg.

I 1984-sesongen fikk jeg plass som styrmann og skytter på MS «Arnt Angel» av Tangstad i Lofoten. Båten, som var nybygget med første sesong på fangst i 1980, er den samme som i dag heter «Havsel». I 1984 var vi kun to båter på feltet, den andre var MS «Polarfangst», tidligere «Heimen 1». Dette var min andre tur til Vestisen. Den første var nettopp med MS «Heimen 1» i 1976-sesongen, våret da mange

båter lå fast i ukevis, MS «Fortuna» ble knust i is-skruing, og fangsten var elendig på omtrent alle de 16 norske båtene – med bare minstelott på fangst-folkene.

I 1986 fikk jeg plass på MS «Harmoni» av Tromsø, og fangstfeltet var Østisen. Det samme i 1987, men da gikk vi først en tur til Vestisen og fikk brukbart med fangst, 4500 dyr. I 1988 var jeg med «Harmoni» igjen, først til Vestisen, så til Tromsø for å losse 3000 dyr, til Østisen og til Tromsø med 5000 dyr, før vi igjen gikk til Vestisen og fikk en fangst på 3000 dyr: en lang sesong på nesten tre måneder. Og om sommeren 1988 startet Lindberg-saken.

Etter å ha vært med som journalist til Vestisen under 87-sesongen, kom Odd Lindberg tilbake som ulønnnet inspektør i 88-sesongen, en stilling han hadde blitt utnevnt til av Fiskeridepartementet. Etter turen dro han hjem og skrev en oppsiktsvekkende rapport, og da denne ble offentliggjort, ble det oppmerksomhet i media rundt selfangst. Fokuset på selfangsten blusset opp igjen i februar 1989, da en film av det han hadde filmet fra tiden om bord i «Harmoni», hovedsakelig i 1987, var ferdigredigert av en svensk regissør. Fordi filmen fremstilte fangsten på en brutal og blodig måte, ble dette en stor mediesak. Etter rapport fra en offentlig

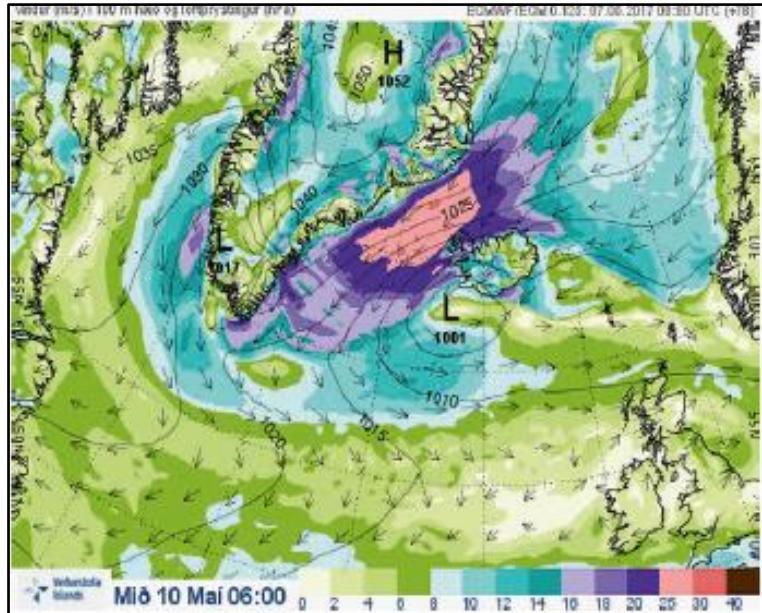
granskingskommisjon (NOU 1990:19) og påfølgende rettssak ble Lindbergs påstander om dyremishandling kjent døde og makteløse. Mannskapet på «Harmoni» stevnet også NRK Dagsrevyen, som anket saken helt til høyesterett, men ble dømt til å betale oppreisning til fangstfolkene på «Harmoni» på tilsammen 2,3 millioner kroner.

Høsten 1992 fikk jeg jobb som styrmann på MS «Polarqueen» av Bergen, en 90 meter lang isgående forskningsbåt, på oppdrag til Antarktis. Turen ned til Sydpollandet varte til februar 1993, men da båten neste vinter også skulle på oppdrag til Antarktis, fikk jeg tilbud om en ny tur. Denne turen endte med at vi seilte «Polarqueen» fra Cape Town til Rio de Janeiro, der den ble overlevert til de nye eierne, den brasilianske marinens. Etter denne turen dro jeg på selfangst med «Polarstar» av Ålesund. Fra 1994 til og med 2001 var jeg til sammen syv turer på selfangst med «Polarstar», «Polarfangst» og «Polarboy», tidligere Aurora.

### «HAVSEL»

«Arnt Angel» hørte til Angelsen-familien på Tangstad i Lofoten og var som nevnt noen turer på selfangst utover i 1980-årene. Den ble bygget om til skjell-skrapere, men gikk konkurs etter kort drift. Båten ble da kjøpt av Nergaard-konsernet og satt i drift som reketråler, men hadde også kvote på blant annet torsk. Så da rekefisket gikk i mink, ble den kjøpt opp av meglerfirmaet OSO-Andenes. Der ble fiskerirettighetene solgt til et rederi på Møre, og båten ble forlenget og rigget som komplett isgående reketråler med tanke på salg på det internasjonale markedet. Dette salget drøyde ut, så det ble opplag et par år i Tromsø og etter hvert ved Mathiassen-verkstedet i Harstad for oppgraderinger. Båten hadde da fått navnet «Havsel» og lå til salgs, men uten fiskerirettigheter og dermed uinteressant for de aller fleste.

Jeg ble interessert i å overta båten og sette den inn i selfangst, som den jo opprinnelig var bygget for. Men finansiering var vanskelig inntil Rieber-konsernet, som hadde mottak og all omsetning av selskinn her i landet, kom inn i bildet. I mars 2004 fikk jeg kjøpt båten ved hjelp av lån fra Rieber, og klargjøring for selfangst



*Et skremmende værkart for en båt på selfangst i området, utstedt av islandsk værmelding. Et lavtrykk som har passert Kapp Farvel nærmer seg Island, og det varsles 25–30 sekundmeter vind fra nordaust over fangstområdet. Fangstfolk vet at værvarslene ofte forandrer seg fra dag til dag, og erfaring har vist at det sjeldent blir mindre vind enn varslet, som oftest mer. Resultatet er at dyrene forsvinner i vannet, og den farlige dønningen bygger seg opp i isen. Her er flerårig polarbaks blandet med førsteårsis, så situasjonen blir uholdbar inne i isen. Faren for kraftige sammenstøt med de tyngste isflakene er hele tiden til stede. Sammenstøt med stålharde storflak med massiv tonnasje mange ganger skutas kan i løpet av sekunder resultere i både lekkasje eller enda verre: ror- og propellhavari. Oppskriften for å unngå dette er å sette kursen mot land med vind og sjø i ryggen, det vil si til den trygge havna i Ísafjörður, og vente til stormen har lagt seg. Kilde: www.vedur.is*

kunne fortsette. Egentlig hadde jeg bare flyttet om bord ved Mathiassen-verkstedet i begynnelsen av februar og startet arbeidet med å få båten seilbar igjen. I april 2004 var «Arnt Angel», nå under navnet «Havsel», tilbake i Vestisen på fangst. I de kommende sesonger i Vestisen ble «Havsel» et fast innslag.

Da familiebedriften Korsfjord Slipp AS i Altafjorden lå for salg i 2010, ble det aktuelt å



Skyttere og ammunisjonsbærere/spretttere går ut fra skuta i god avstand fra dyrene. Dette er andre dagen, og fangstresultatet ble nesten fem hundre dyr. Første dagen fikk vi utrolige 570 dyr. Forholdene for fangst var optimale: Slett, fin is hvor det gikk an å gå overalt, samtidig som skuta ikke hadde problemer med å komme seg frem og ta om bord fangsten.

Flåing foregikk på isen, med et par tonn biff som resultat.

Foto: Bjørne Kvernmo



Fangst av voksen grønlandssel i Vestisen. Fangstbåtene er mest effektive for å komme dyrene på hold. Her blir dyrene flådd på isflaket, og skinnene og det attraktive biffkjøttet tatt med. Foto: Bjørne Kvernmo



Fangstbåten er inne ved skute-siden på Havsel og losser.

Foto: Bjørne Kvernmo



Kartmaskinen om bord i Havsbel viser området mellom Island og Grønland, det såkalte Danmark-stredet. Markør rød ring viser Havsels posisjon, og den røde, tynne streken viser Havsels kurslinje ut fra Isafjord på nordvestspissen av Island. Rundt 20. april til 5. mai foregår fangsten av hovedsakelig svartunger her. Kontinuerlig strøm og vind sender isen som selene ligger på i Vestisen hurtig nedover til dette området. I løpet av første halvannen uke i mai forsvinner dyrene til havs, og da er fangsten av svartunger over. Foto: Bjørne Kvernmo

kjøpe seg inn der, både for slippsetting og vedlikehold. Der var det også lagerplass for fangstutstyr og diverse, i tillegg til egen kai med liggeplass når båten ikke var i drift.

Dette så jeg som en mye mer hensiktsmessig og rimelig løsning enn å ligge ved kai i Bukta og søke til andre steder for slippsetting og årlig vedlikehold.

## JASON

Til jobb på Juhls Sølvsmie i Kautokeino kom tidlig i 90-årene en ung australier, Jason Roberts. Etter en periode som snekker der, havnet han på Svalbard. Fra tørre og gloheite Australia landet denne allsidige og spesielle avholdsmannen alene som overvintrer på forskjellige fangsthytter rundt i øyriket, med fotoapparat og filmkamera som fangstredskap. I dag er han en global kjent arrangør og utøver av filmekspedisjoner både i Arktis og Antarktis. Jason Roberts Productions (JRP), ytterst seriøs med dyktige folk og guider, har tilholdssted i

Longyearbyen. Ideen som grodde frem underveis, var å vekke interesse og legge til rette for filmekspedisjoner til dyrelivet på Svalbard og i Arktis ellers. Dette har vært vellykket. Med kjennskap til de engelske og internasjonale film- og spesielt TV-selskapenes verden og mentalitet, lærte han seg norsk og fikk på en særegen måte innsikt i norsk væremåte. Denne kombinasjonen ga tilgang til de ressurser som skulle til for å lykkes med den vanskelige jobben som arrangør av filmekspedisjoner i Arktis. Så vidt jeg vet har nesten samtlige av JRP-arrangerte ekspedisjoner, på snøscooter, med helikopter, fly og ikke minst med båt, utrolig nok vært vellykket. Få, om noen, har som Jason åpnet øynene på TV-seere verden over for dyrelivet i det hvite paradiset som Arktis, og spesielt Svalbard, er.

Våren 2008 ble jeg kontaktet av Jason, og første tur med MS «Havsbel» for JRP ble en realitet påfølgende sommer. Det ble en flere ukers tur med Jason og et par guider, som ledsgat et fire manns filmteam fra BBC: veteraner fra filming over hele verden for serien «Planet Earth». Planen var å filme blant annet isbjørn på Svalbard, i drivisen og i det største fuglefjellet. Rundt 12 minutters opptak fra denne turen ble brukt i «Planet Earth»-serien.

Denne turen ble starten på et samarbeid mellom Jason og meg med «Havsbel», som fortsatte i 2010. 2008-turen gav erfaring og innsikt i hva som må til fra båtens side for at turene skulle bli vellykket og kunne fortsette. I grove trekk måtte tekniske ting om bord ikke svikte underveis og boforhold og kosthold være på høyt nivå. Fordi Svalbard-området er dårlig kartlagt, er det også viktig at navigasjonsutstyr og ekkolodd er av topp kvalitet. Foran 2010-sesongen ble båten derfor utstyrt med den avanserte OLEX kartmaskinen og nytt ekkolodd. Messe og bysse ble også fullstendig restaurert.

Oppdragene har bare fortsatt: Fram til 2018 har det blitt ni sommersesonger på tur med filmteam og andre ekspedisjoner på øygruppen. Flere av verdens fremste naturfotografer og filmteam har vært med «Havsbel», i tillegg til grupper fra BBC, National Geographic, John Downer Productions, CBS 60 Minutes og japansk TV.



Fra Svalbardturen juli-august 2010: Mannskap på Havsel sammen med guider fra Jason, gruppa til John Downer og filmteam fra japansk tv. Foto i forfatterens eie.

**Under:**

Etter 2010-turen, da filmen «Spy on the Ice» ble laget, mottok jeg denne mailen fra produksjonssjef Dalton. Filmen ble først vist på BBC II i romjula 2010, men har også blitt vist på NRK.

**Bjørne Kvernmo**

Fra: Philip Dalton  
Sendt: 14. september 2010 13:14  
Til:  
Emne: Polar bears

Hi Bjorne,

I hope your journey back home went smoothly. We all managed to get back home on time. I took a week off to relax and catch up with my family. I'm now back at my desk and the frozen seas seems like a world away. We all miss life on your boat, we had a unique experience. Both John and I agree that the success of the shoot was entirely down to you and the Havsel. Thanks again for sharing our vision for success and making critical decisions when it mattered. We were deeply impressed by your ability to follow your nose and find us bears on a daily basis. Also your intuition to follow hunting bears which enabled us to film spectacular behaviour.

I'm now going through the cold reality of invoices for the shoot and wanted to double check the amount of fuel we used on the boat. Please don't let Jason know I'm doing this. I have to double check all our costs due to the large sum on money involved. So would you mind letting me know the total quantity in liters?

Over the next few days I will be editing my photos from the trip and will send you the group shots.

What are your plans for this winter? I have not forgotten about your invitation to be west ice.

I'll be in touch.

Warm regards,

Philip



Havsel ved Alkefjellet i Hinlopenstredet med en brasiliansk ekspedisjon som padlet iselver på Nordaust- landet. August 2013. Fotografert med drone av en av ekspedisjonens medlemmer.

Under:  
Svalbard sommeren 2013 etter filming av The Hunt-serien. Bildemontasje, tilsendt Kvernmo fra BBC



Og da en film om den katastrofale Murmansk-konvoien PQ-17, som nesten ble totalt utslettet under annen verdenskrig, var under produksjon, ble det i mars 2013 Svalbard-tur på «Havsel». Ingen ringere enn TV-guruen fra Top Gear, Jeremy Clarkson, var produsent. Med teamet sitt dukket han opp på kaia i Longyearbyen, og kursen ble satt mot drivisen ved Sørkapp.

## TV-SERIER

**Planet Earth** (Planeten vår) med David Attenborough. BBC, 2006.

**Polar bears: spy on the ice** med John Downer. John Downer Productions, 2010.

**To the Arctic** med Gregor MacGillivray. IMAX, MacGillivray Freeman, Warner, 2010.

**Frozen planet** (En iskald verden) med David Attenborough. BBC, 2011.

**The polar bear family and me** med Jason Roberts. BBC, 2012.

**PQ17: an arctic convoy disaster** med Jeremy Clarkson. BBC, 2013.

**Predators up close** med Joel Lambert. Discovery Channel, 2015.

**The hunt** med David Attenborough. BBC, 2015.

**Ishavsblod – de siste selfangerne** med Bjørne Kvernmo. Koko Film, 2016.

En betydelig del av filmen som ble laget er hentet fra turen med «Havsel» – med filming i åpent, arktisk farvann og i drivisen. Da Konvoi PQ-17 den gang fikk den skjebnesvandre spredningsordren, gikk noen av fartøyene så langt nord at de møtte drivisen. Hensikten var å komme utenfor rekkevidde av de tyske flyene med baser i Finnmark. Blant mannskapet på noen av båtene var det folk med erfaring fra Ishavet og selfangst. De loset konvoien inn i isen, hvor båtene også ble malt hvite som kamuflasje. Det samme gjorde vi: malte «Havsel»s skuteside hvit mens det ble filmet. Spann med hvitmaling hadde vi tatt om bord i Alta. Men Svalbard i mars var verken Clarkson eller resten av gjengen helt forberedt på; blant

annet var med- brakte hansker altfor kalde og ubrukelige. Det endte med at Mr. Clarkson står ved den nedisete rekka på «Havsel», iført mine mammastrikkede votter av grått ullgarn, og introduserer filmscenene.

## UTVIDET PERSPEKTIV PÅ DYRELIVET I ARKTIS

MS «Havsel» er bygget som ishavsskute, og på fangst i Vestisen er vi vel vant med å seile båten inne i drivisen, både i åpen og tettere is. Fra tønna i den høye formasta på skuta har man utrolig god oversikt over området rundt og kan styre og manøvrere skuta derfra. Der er VHF-radiokommunikasjon med god rekkevidde og intercom-kontakt ned til styrehuset. Å seile inne i isen er nytt for de fleste filmteamene og oppleves som både spennende og eksotisk, av og til nesten skremmende. Fordelen er likevel at man ofte kommer dit hvor isbjørnene holder til, og filmresultatet blir nytt og spesielt. Lysforholdene i isen er av og til utrolig gode. Man kan komme nært på dyrene og få scener med for eksempel isbjørner som jakter på sel. Her er det om å gjøre for meg eller styrmannen som kjører skuta fra tønna, å være observant og planlegge seilasen slik at man lykkes: helst være i forkant av situasjonen. Målet er å komme nært nok til at det blir optimale bilder, men ikke så nært at man skremmer dyrene eller bidrar til at det skjer noe som virker unaturlig. BBCs kamerafolk er bunn seriøse og vil ha scener fri for spor av sivilisasjon. Målet er å filme den ubevørte naturen.



*Diende isbjørn – årsunger. Foto: Bjørne Kvernmo*



*Isbjørnbinna kom plutselig opp på isen med en liten sel hun hadde tatt. I løpet av kort tid ble den spist, vel vitende om at lukten lokket til seg andre bjørner. Da var det bare å legge på svøm.*

Foto: Bjørne Kvernmo

Disse sommerturene i Svalbard-området med film- team har også gitt meg inngående innsikt i og forståelse av dyre- og fugleliv, og dermed resultert i en tankevekkende dimensjon i tillegg til fangstlivet. Dette er resultat av timevis i tønna på «Havsel», med kikkerten klistret til øynene for å lete og observere og prøve å sette seg inn i hva som skjer. Aller mest spennende og nesten emosjonelt er opphold i nærheten av isbjørn, spesielt binner med unger: Å se hvordan de manøvrerer for å unngå at ungene blir tatt av jaktende, sultne hannbjørner, samtidig som de selv skal jakte på sel som føde for seg og ungene. Det finnes ingen regel eller fasit for hvor nært dyrene det lar seg gjøre å komme, hvert dyr og hver situasjon må vurderes individuelt.

Utgangspunktet er at isbjørnbinna ikke må oppfatte skuta og oss som en trussel, og som oftest må tålmodigheten tas til hjelp for å vinne tillit. Ivrige kamerafolk vil gjerne nærmere snarest mulig: Det er dette de er kommet for å filme. Sjeldent er dette noen god løsning; det ender gjerne med at dyr snur gumpen til og setter opp farten. Men noen ganger er farer man at dyrene er med på leken: Man får nesten følelsen av at de vil bli filmet. At isbjørnbinna ikke lar seg forstyrre av skuta, smitter over på ungene. Hvis binna derimot hele tiden passer på å være mellom skuta og ungene, kan det tyde på at hun ikke føler seg trygg på oss. Ei binne som vi hadde gleden av å holde oss i nærheten av i dagevis, la seg til slutt til å sove med ungene i fanget på isflaket rett under baugen, etter at

ungene hadde diet. Oppmerksomheten rundt dyrene var så koncentrert at flere av oss rett og slett begynte å føle oss søvnlige ved synet og nærværet av de sovende dyrene.

Mot trusselen sultne hannbjørner er binnene alltid på vakt. Det beste og kanskje eneste forsvarer hun har når de dukker opp, er å legge på svøm med ungene etter seg. Da mister hannbjørnene ferten, og hun er foreløpig trygg. Utrolig lang distanse kan de tilbakelegge i isvannet, et større og to små, hvite hoder like bak, tversvis i en bestemt retning. Bare oppe på et isflak nå og da, antagelig for å orientere seg. Utfordringen blir da å komme sigende etter med skuta, nært nok til at man ikke mister dyrene av synet, men ikke så nært at dyrene føler seg jaget. En kilometer eller to bak har i praksis vist seg å være ideell avstand. Så kan man spekulere på hvorfor de svømmer i akkurat denne retningen. For å prøve å forutse hva som kan komme til å skje, har jeg kommet frem til at man må sette seg så godt som mulig inn i situasjonen. Hvorfor er dyrene her akkurat nå? Er de på jakt etter mat, eller prøver de å stikke seg vekk fra sultne hannbjørner? Er det sel i området, eller er de på vandring til områder som er mer interessante for å finne mat?

En tankevekkende og nærmest forbløffende situasjon oppsto etter at vi oppdaget en isbjørnbinne med to flotte unger som svømte og gikk spissrot mellom sultne hannbjørner. Plutselig kom hun opp på et isflak med en middels stor ringsel i kjeften. For meg så det ut som den var blitt fanget i vannet, selv om det virker usannsynlig.

På et blunk var alle tre dyrene i spisinga. Selen ble revet i biter og de formelig spiste for livet, mens binna med jevne mellomrom rykket opp hodet og speidet etter farer, veldig bevisst på at blod- og spekkdunsten fra den nesten oppspiste selen ville bli fanget opp av bjørner på lang avstand. Og hva skjedde? Da selen på bare ti-femten minutter nesten var oppspist, kom den første, enslige hannbjørnen travende med nesen høyt og kurs rett mot. Med panorautsikt fra tønna noen hundre meter unna bivånet jeg at de tre dyrene jumpet i vannet, og at kurven binna satte gikk rett på vinden og mot den 20–30 meter



*Isbjørnene er utrolig svømmedyktige. De flyter på de hule hårene i pelsen og kan svømme i time- og dagevis uten å være oppe på isen. Store deler av sommeren oppholder de seg i vannet.*  
Foto: Bjørne Kvernmo

høye fronten på den enorme Bråsvellbreen et par–tre times seilas unna.

Vi fulgte sakte etter, men dette var i første omgang ikke til å bli klok på. Kun noen få isfjell av varierende størrelse var å se rett under brefronten, overflateisen var i drift fra breen og etterlot seg en flere mil bred stripe med åpent vann. Men de tre hvite hodene fortsatte ufortrødent mot brefronten, før en liten kursendring førte dem rett mot et lite, blåskimrende isfjell. Her klartret de opp og la seg ned, etter den flere timer og over 30 nautiske mil lange svømmeturen. (En lignende opplevelse ble vist på norsk tv i februar 2018 i BBC-programmet «Snow Bears».)

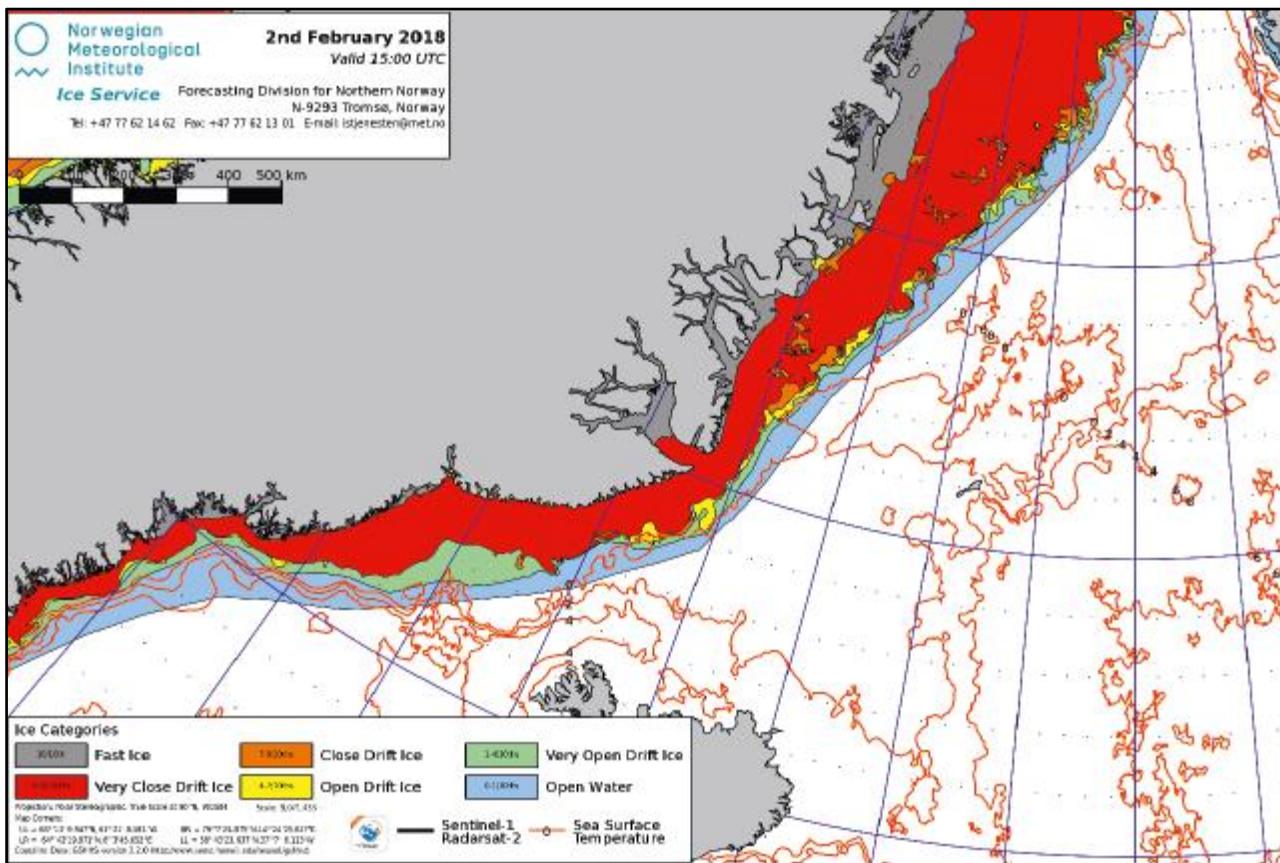
Var det altså ikke fare for at ferten av dem ville bli plukket opp av jaktende hannbjørner? Forbløffet oppdaget vi at vinden som kom ned fra brefronten, på grunn av den høye, loddrette kanten, skapte turbulens slik at luften hele tiden skiftet retning. For de jaktende hannbjørnene skapte dette en total forvirring om retningen. Så på det klumpete lille isfjellet,

med hovedtyngden dypt i sjøen, lå de tre trygt! Visste binna instinktivt, da de startet den flere timer lange svømmeturen, at med denne vindretningen ville ungene være så godt som trygge under brefronten? Et slikt sjakktrekk vitner om en forstand eller instinkt på et forbløffende høyt nivå.

John Giæver, veteranen og forfatteren fra Nord-Troms, med et utall overvintringer både på Svalbard og Grønland, beskriver i sine bøker stadige diskusjoner med andre fangstfolk om de forskjellige arktiske dyrenes instinkt og intelligens. Disse fangstfolkene levde av angst på isbjørn, polarrev og sel og fikk inngående kjennskap til dyrelivet. Dette var hardhauser som levde ensomt i små hytter i månedsvis mørke vinteren igjennom. De var alle enige om at isbjørnene er høyintelligente dyr med de mest forbløffende egenskaper, som plutselig kunne gjøre de mest uventede ting.

## ISSMELTING

Fem hundre nautiske mils seilas over Norskehavet, vest av norskekysten, ligger øya Jan Mayen, og nesten tre hundre mil lengre vest møter man østkysten av Midt-Grønland. Den er steil, enormt lang og strekker seg over mer enn 20 breddegrader – fra Kapp Farvel i sør til Nordostrundingen i nord. Fra nordpolbassengen og gjennom Framstredet, som ligger mellom Nordostrundingen og Svalbards



På grunn av gradvis varmere vann i Grønlandshavet, i 2018 estimert av det Danske Meteorologiske Institutt til nærmere tre grader varmere enn tidligere, har iskanten trukket seg nærmere land på Grønland. Iskanten nordaustover blir også nesten rett som en strek, som følge av stadig kuling i denne retning. De odder i isen som vanligvis danner seg, spises hurtig opp av bølgene fra nordaust og blir borte. Bare for et par ti-år siden var utbreddelsen av Vestisen østover til Jan Mayen, i 1997 også på nordøstsiden av Jan Mayen. I dag er det et døgns seilas vestover fra Jan Mayen til iskanten. Kilde: Norwegian Meteorological Institute, Ice Service 2nd February 2018

vestkyst, og sydvestover langs østkysten av Grønland, går en av den nordlige halvkules mest markerte havstrømmer, den iskalde Østgrønlandsstrømmen. Langs djupålen på 3000 m følger den kysten, sterkere nærmest kysten der det blir grunnere. Isen som følger med fra Polbassenget, er dannet gjennom flere år og dermed flere meter tykk og i store «florer», eller polarbaks som det heter på fagspråket. Langs iskanten fryser sjøvannet til, først sørpe, deretter tykkere og tykkere, til det dannes det som

kalles vinteris. Denne isen kan vanligvis bli opptil et par meter tykk, som oftest er den tynnere. Lav temperatur på lufta over isen, ofte som følge av høytrykk over innlandsisen på Grønland der den iskalde lufta siger utover mot iskanten, resulterer i at større og større områder av det som er åpent vann, fryser til is. Dette skjer i vintermånedene, når solvarmen er fraværende på den nordlige halvkule. Temperaturen på sjøvannet langs iskanten og utover er også avgjørende for hvor snart det danner seg vinteris. Det er logisk å tenke seg at dersom vanntemperaturen ikke er lav nok, skal det mere og kaldere luft til før det danner seg is, og at vinterisen ikke dekker et så stort område av havet som tidligere. For eksempel ville bare en eneste grad kaldere sjøvann flyttet iskanten langt til havs. Men også polarbaksen, den flerårige isen som kommer med strømmen fra polområdet, påvirkes av høyere vanntemperatur og har i dag mindre utbredelse og er tynnere enn før.

Resultatet er at i dag, det vil si de siste ti-tjue årene, er store områder som tidligere var dekket av is, åpent vann. Ikke bare er sjøen nordover Norskehavet og opp mot og forbi Svalbard



Vestisen 6. mai 2013. Vi kom til et område hvor hundretusenvis av voksne grønlandssel hadde lagt seg opp. Det tok en time å seile langs iskanten parallelt med isen hvor selene lå, et område omrent 8–9 nautiske mil langt og 2–3 mil bredt. Med svak vind fra sørvest var det viktig å komme på nord- og lesida av dyrene for ikke å skremme dem unødvendig. Foto: Bjørne Kvernmo

varmere. Luften er heller ikke så kald som tidligere. På 1970-tallet opplevde vi lange perioder med mellom 20 og 30 kuldegrader i Vestisen. I dag er det sjeldent kaldere enn 10 minus. Vanligvis ligger temperaturen på like under null, spesielt nede i området mellom Island og Grønland, der sydlige vinder kommer med varmluft.

Fra 70 grader nord, rett ut av Scoresbysund på Grønland, svinger den grønlandske kysten sydvestover, og her skyter strømmen og isen fart. Som oftest må man følge en tett iskant av polarbaks helt til man begynner å nærme seg det grunne området. På denne grunne terskelen mellom Island og Grønland, 200–400 m dyp, akselererer strømmen ytterligere, før det kalde vannet synker ned i dyphavet igjen på flere tusen meter – kalt «verdens største foss» – mens den siger videre nedover langs Grønlandskysten. Det kalde overflatevannet må erstattes av varmere vann sydfra. Dette skaper merkelige sirkulære strømmer i området vest for Island,

som hurtig gir forandringer i isen. Noen plasser dannes åpne råker, mens isen andre steder teites sammen i tette belter. Også tidevannet har en finger med i spillet. Blandingen av kaldt og varmere vann over både dype og helt grunne områder gjør dette til et fascinerende område, utrolig rikt på både fisk, sjø- pattedyr og sjøfugl.

En annen faktor som har innvirkning på isdriften og dermed all fangstvirksomhet, er vindretningen. Den hyppige dannelsen av dype lavtrykk nær Sydøstgrønland skaper lange perioder med nordlige og nordaustlige vinder over Grønlandshavet. For all fangstvirksomhet er vær og isforhold avgjørende, og det vil alltid være perioder i løpet av en sesong der uvær umuliggjør fangsten. Men i løpet av de siste årene er disse uværperiodene blitt lengre. Ofte med kun noen få fangstdager mellom lavtrykkene som passerer. Og fordi lufttemperaturen er blitt høyere, dannes det straks tåke over isen så snart vinden fra nord stilner av. Man kan trygt si at forholdene for fangst i dag stort sett ikke er sammenlignbare med tidligere sesonger.

## SELEN OG KLIMAET

Det er ikke til å unngå at mange sesonger på fangst har resultert i mange inntrykk. Kunnskap, forståelse og innsikt i isforholdene har det selvsagt blitt. Man vet omrent hva man går til, men også at man må være forberedt på å møte nye forhold. Man vinner hele tida ny innsikt i



*Diende kvitunge. Foto: Bjørne Kvernmo*

dyrelivet i isen. Med årene har nok dette okkupert en stadig større del av bevisst- heten og oppmerksomheten. Forståelse og kunn- skap har bygget seg opp, og hendelser og situasjoner etset seg fast i hukommelsen: Kanskje svarte dyr på blendende hvit is er enkle å huske ...

Høsting av naturen er egentlig en gigantisk jakt, hvor dyr blir drept. Etter hvert har jeg fundert mer og mer på om det vi gjør er etisk rett. Når man først er kommet til isen, ønsker man mest mulig fangst. Men en tilleggsverdi, som ikke er målbar, er det døgnkon- tinuerlige oppholdet blant tusenvis av dyr – grønlandssel, klappmyss og isbjørn – i ungelegrene.

Hvert år fødes mellom hundre- og to hundre tusen unger i Vestisen. De har kommet til verden rett på et isflak i minusgrader. Området de tradisjonelt har tatt isen, treffer man dersom man i siste uka av mars seiler nesten ett døgn rett vest fra Jan Mayen. Tidligere lå isen helt til øya og noen år omsluttet den den. Særlig på nordsida gikk iskanten nordøstover i en stor odde.

Hvis man da følger iskanten nordover til omrent 72 grader nord, treffer man på kastelegrene til grønlandssel og også til klappmyss. Her har store flokker av drektige

hunner kommet inn fra havet og lagt seg på isen, når de har funnet ideelle isforhold. Dette er flokkdyr: Flere hunner kan ligge på samme isflak, og et område på noen nautiske mil kan romme titusener av dyr. I løpet av noen få dager har de fleste født, rett på isflaket, en liten skapning med gulaktig pels, som opp til flere ganger i døgnet fyller magen med moras meget næringsrike selmelk. Hvitere pels vokser ut, og kroppen blir rundere og lengre bare i løpet av kort tid. Likevel varer det minst ei uke før de er klare til å overleve på egen hand; de behøver morsmelk enda i noen dager. Men så er de i stand til å跳 ut i sjøvannet, kravle opp på isen ved egen hjelp og selv finne næring.

Hvordan naturen fungerer og har fungert tilsynelatende upåvirket av menneskeheten i titusenvis av år, er, for den som er privilegert og får oppleve det, en fascinerende verden. I båt i Vestisen får man en vakker og dramatisk forestilling fra første benkerad.

Det dreier seg om å oppleve de første ytterst viktige dagene av livet til et sjøpattedyr. Om å registrere de livstruende farer og trusler som straks dukker opp: Isbjørn som skader eller dreper alle dyr på sin vei, skruing i isen eller uvær som resulterer i massedød. Årsaken er så enkel som at et lavtrykk passerer parallelt med Danskestredet, hvor vinden raskt kommer opp i



*En liten flokk voksne grønlandssel koser seg i solskinnet. (Inuittene på Grønland har et eget navn som beskriver sel som ligger på isen der den våte pelsen er tørket i solskinnet.) Beiteområdet i havet hvor dyrene oppholder seg noen døgn, er vanligvis like i nærheten. Deretter trekker de mot iskanten og legger seg opp. Da kan det ligge hundretusenvis av dyr i samme område. Men etter noen døgn på isen begynner en uro å prege dem. Dette brer seg, de første dyrene begynner å gå i vannet, og i løpet av et par timer er hele flokken på vei mot beiteområdet. Dette skjer som oftest tidlig om morgen. Foto: Bjørne Kvernmo*

kuling og storm. Når lavtrykket har passert og vinden avtar i noen døgn før neste lavtrykk, har bølgene bygget seg opp og satt isen i bevegelse. Isflakene brekker, og de slette flakene er ikke slette lengre. Når bølgenes bevegelse gir opptil 45 graders helning, triller eventuelle selunger i sjøen. De siste årene har vi sett at isflakene er tynnere og svakere enn tidligere, men også at selhunnene føder ungene ut mot ytterste iskant. Siden iskanten er mye lengre vest enn tidligere, nærmere kysten av Øst-Grønland og følgelig i sterkere strøm, endres forholdene i den løse drivisen langs kanten hyppigere. Is-strimlene roterer: Is som var noen mil inn fra kanten, har neder plutselig ytterst mot åpne havet, samtidig som is som lå langs kanten, plutselig er noen mil

inne i isen. De kriterier som en drektig hunnsel er på utkikk etter for en trygg fødsel, kan være til stede i det øyeblikket dyrene velger område, men de uberegnelige klimaendringene kan medføre at titusenvis av nyfødte selunger dør på en gang.

En annen reell trussel er isbjørn. Denne topp-predatoren, kongen i Arktis, som befinner seg på land på Grønland i tidsrommet februar–mars, vet av instinkt at ute i iskanten finnes det selunger å ernære seg på. Disse kan ikke jumpe i vannet og forsvinne når bjørnen dukker opp. Det er bare å forsyne seg. Der blir bjørnene fetere på få dager, og der holder de seg så lenge det er selunger å finne. Mens isen driver sydvestover langs kysten, lever et stort antall isbjørn, som oftest enslige hannbjørner, i iskanten helt til uti mai, når isen begynner å drive til havs eller brekkes opp. Da settes kurset mot land på Grønland, hvor de utover sommeren og høsten vandrer nordover igjen – og neste år er klare i området hvor selungene fødes. En årlig syklus.

Hvor mange selunger som skades eller blir tatt av isbjørn, vet ingen. At det er et betydelig antall, er det ingen tvil om. Bestanden av grønlandssel er i vekst, men siden iskanten, og dermed dyrene, befinner seg nærmere Grønland, trekker et større antall isbjørn enn tidligere ut i fødeområdene. Det virker som klimaendringene

har gjort tilgjengeligheten til matfaget betydelig bedre.

Noen år kan selvfølgelig kasteområder i isen være trygge. Da trekker ungene mot iskanten ved at de finner nærmeste råk, svømmer ut og kryper opp i nærheten av åpent vann. Dersom isen er sammen- presset uten råker, starter krypingen oppå isen. Med de små sveivene kloerer de seg frem, gjennom dyspnø, over skrugarder og ufremkommelige is- formasjoner. En evig strøm av kravlende små, gul- hvite nøster som i svarte natta og isnende snøstorm instinktivt kryper og kravler. Alle på samme kurs, selv om de umulig kan se hverandre. En fascinerende opplevelse som kjennetegner livskraften i arktiske dyr.

Men i området de forlot, ligger også stivfrosne kropper igjen. Noen var ikke levedyktige, noen forlatt av mødrene, noen skadet og drept av isbjørn og etter andre hadde bare dødd av en eller annen diffus årsak. I et selkast på noen titusen dyr ligger alltid en viss prosent døde igjen. Den første uka i april begynner de fleste ungene å felle hårene i den hvite pelsen de er født med. Deretter gror det frem en blågrå, skinnende glatt pels med mørke prikker, samtidig som de begynner å finne næring mellom isflakene. I løpet av april, mens isen de holder til i driver sydvestover, blir de mer og mer sjødyktige – det vil si tilpasset livet i havet, uavhengig av isen. I begynnelsen av mai forsvinner årsungene til havs for alvor. Da er også fangsten som startet 10. april, i praksis over.

## ANTARKTIS – MIN POLFERD

Den økende fangstvirksomheten etter sel i isområdene ga gjennom årtier og århundrer verdifull kunnskap og erfaring. Stadig bedre og sterkere fartøyer som taklet naturkraftene og isforholdene ble utviklet. Men også kunnskapene om de forskjellige områdene økte, og i nesten alle ekspedisjoner og oppdagelsesreiser til arktiske og antarktiske farvann var folk med erfaring fra fangstmiljøene involvert. For eksempel dro Roald Amundsen først til Tromsø og fikk hyre på en selfangstskute for å skaffe seg erfaring. Det samme gjaldt Fridtjof Nansen: Det var om bord i selfangstskuta «Viking» av Vestfold på

fangst i Vestisen han fikk inspirasjon til skituren over Grønland, og til turen med Fram over Polhavet for å prøve å nå Nordpolen. Disse to bidro sterkt til at Norge markerte seg som en polarnasjon. Men også mange andre nordmenn deltok som isloser, skippere, styrmenn og mannskaper på ekspedisjoner i isfarvann. Et eksempel er ishavsskuta Norsel, eid og drevet av Jakobsen-familien i Tromsø, som ble leid inn og utrustet for den norsk-britisk-svenske Antarktisekspedisjonen 1949–52, eller Maudheim-ekspedisjonen som den også kalles i Norge. Leder for ekspedisjonen var den erfarne John Giæver, som i ettertid skrev boka «Maudheim», ei ytterst interes- sant og velskrevet bok om ekspedisjonen til Dronning Maud Land.

På de første selfangstturene ble jeg kjent med flere av dem som hadde deltatt i denne ekspedisjonen, og etter å ha lest boka, ble interessen og lysten til å dra til Antarktis større og større. Rieber Shipping var det eneste norske rederiet som hadde båter der nede. I løpet av høsten 1992 tok jeg kontakt med dem, og da navigatører med iserfaring var mangelvare, fikk jeg jobb som overstyrmann på MS Polar- queen. Det var utrolig spennende å sette seg på flyet til New Zealand i slutten av november, komme til sommer og sol og gå om bord i den 90 meter lange båten som var kommet til Christchurch for å sette kursen mot syd.

Denne turen gav et spesielt innblikk i dyrelivet blant pingviner, hval og sel, der nede crabeater eller krabbeetersel og weddellsel.

Ekspedisjonen som vi var base for, dro i land med helikoptre, og vi lå med båten stand-by i iskanten nesten en måned i desember og januar. Hver dag værforholdene tillot det, gikk vi, et par mann, en «luftetur» på isen. Der det var sel i området, gikk vi ofte bort til de voksne selene som lå der. De bare kikket nysgjerrig på oss og lot overhodet ikke til å oppfatte oss som noen trus- sel. Bare hvis vi prøvde å ta tak i baksveiven på en weddellsel, reagerte den med å prøve å krype unna. Dette var en klar motsetning til i Vestisen, hvor de ville ha blitt mer og mer urolige jo nærmere vi kom, jumpet ut i vannet og forsvunnet.

Det gikk opp for meg at forskjellen mellom Arktis og Antarktis var at det aldri er drevet jakt og fangst i Antarktis: Selene der har ikke lært at menneskene er en trussel – og slik har dyrelivet på jordkloden opprinnelig vært. Selbestandene på den nordlige halvkule har derimot gjennom hundrevis av år lært at mennesker skal man passe seg for, en lerdøm som er blitt del av et nedarvet overlevelsinstinkt. Men en gang var også dyrelivet her like naturlig som i Antarktis i dag. De mange fangstturene på Ishavet, men i enda større grad filmekspedisjonene på Svalbard, har gitt meg dypere innsikt i arktiske dyrs adferd. Jo mer jeg tenker på det, jo mer naturlig blir det å se på og vurdere det lokale dyre- og fugleliv på samme måte. Dette opplever jeg som en berikelse som det er vanskelig å måle verdien av – en sterk interesse utviklet gjennom jakt og fangst, som har gitt refleksjoner og innsikt i naturen vi lever i. Dette ville jeg ikke vært foruten.

#### LITTERATUR

Kristiansen, Eivind H. Ishavsfart. Fra Gratangen og gamle Ibestad. Alta, 1989.

Kristoffersen, Yngve. «Fram – 2014/15: Første norske forskningsstasjon på drivisen siden Nansen». Altaboka 2016, s. 166–191. Alta: Alta historielag, 2015.

Kvernmo, Bjørne. Selfangsten: en utdøende tradisjon? Eget forlag, 1989

Kvernmo, Bjørne. Artikler i lokalavisene fra fangstturene med «Havsel» i tiden 2004–2017.

\*\*\*\*

## NATT PÅ MUSEET

Fredag 11.03 og laurdag 12.03 var det tid for «Natt på museet» igjen. Totalt 80 påmeldte barn deltok i helga.

Mange spente born kom inn museumsdørene denne helga. Her var det born fra både Hareid og Ulstein pluss nokon med litt lengre reiseveg, heilt ifrå Herøy kommune.

Vi hadde ei omvising rundt i museet. I sjølve museet var det mørkt, ingen lys på opp i



Borna oppdagar museet i mørket, og fyl godt med på ishavshistoriene som Beate Holstad fortel.

etasjane, men lommelyktene som barna hadde med lyste bra opp.

Det vart vist film om Ragnar Thorseth sine ekspedisjonar etter omvisinga. Etter filmen vart barna delt inn i grupper til Polar-quiz og knutekonkurranse.

Quizane vart retta medan borna fekk servert «ishavspizza» og prata.

Ny «natt på museet» blir i februar 2023.



# Funnet av Endurance

Av Stian Runne Brandal

100 år etter Shackeltons død og 110 år etter Endurance vart bygd i Norge vart den funnen 9. mars 2022 3008 meter under havoverflata utanfor kysten til Antarktis.

Endurance var ein tremasta skonnertbark teikna av Ole Aanderud Larsen og bygd ved Framnæs Mekaniske Værksted i Sandefjord i 1912. Sjøsettinga skjedde 17 desember 1912.



*Hekken til Endurance med navn og emblematiske polstjerne. Foto Falklands Maritime Heritage Trust / National Geographic fra Endurance22.org*

Opprinnelig vart skipet døypt «Polaris» og var konstruert for seilasar i polare farvatn med lettare pakkis. Skipet var ikkje konstruert for opphold i ismasser med stort trykk. Byggemateriale var eik og edelgran.

Lengda var 44 meter (144 fot), den var 7,6 meter brei (25 fot) og vegde 350 tonn. I tillegg til segl hadde «Endurance» ei kolfyrt dampmaskin på 350 hk som klarte ein maksfart på 10,2 knop.

Endurance vart bygd for Adrien de Gerlache og Lars Christensen, som hadde planar om å frakte turistar til polare strok for jakt på isbjørn. Økonomiske problem gjorde at de Gerlache trakk seg frå prosjektet og Christensen solgte skipet til Ernest Shackleton for 11 600 britiske pund, som var mindre enn byggekostnaden.

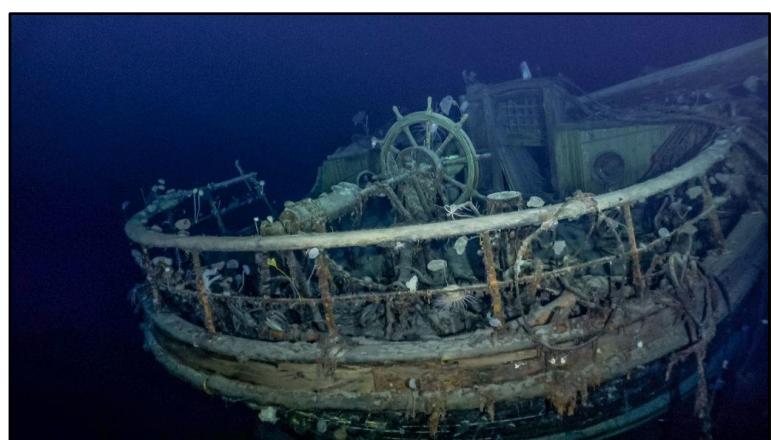
Shackleton omdøypte skipet til «Endurance» etter Shackletonfamilien sitt motto «Fortitudine vincimus» (engelsk: By endurance we conquer). Skjebnen til skipet kjenner dei fleste til, og den historia kan gjerast kort; skipet gjekk ned 21 november 1915.

Hadde det ikkje vore for at kaptein Frank Worsley skreiv ned detaljerte opplysningar om lokasjonen hadde vraket av Endurance mest sannsynleg aldri blitt funne.

Ekspedisjonen «Endurance22» brukte 35 dagar på oppdraget. Alt organisert og subsidiert av The Falklands Maritime Heritage Trust (FMHT). Ekspedisjonen vart leia av Dr John Shears som styrte eit stort internasjonalt lag av marinarkeologar, ingeniørar, forskarar og teknikarar saman med mannskapet på S.A. Agulhas 2, eit av verdas største og mest moderne forskingsskip.

For første gong vart det teke i bruk SAAB Sabertooth for å finne vraket. Desse fartøya kombinerer det vi kjenner frå tradisjonelle ROV'ar, men er også autonome og kan operere utan link med overflata, noko som gjer at den kan utforske områder der forskingsskipet ikkje kom til.

Kjelder:  
Wikipedia  
[Endurance22.org](http://Endurance22.org)



*Roret er framleis like heilt. Foto Falklands Maritime Heritage Trust / National Geographic fra Endurance22.org*

# BRIT HOFSETH 1917 – 1941.

OM MENNESKET, EKSPEDISJONEN, DØDSFALLET OG ROMANEN.

Brit Hofseth vart berre 24 år gammal. Med god utdanning som geolog låg framtida til rette for ein forskarkarriere. Mange rekna med at ho ville kome til å setje tydelege spor etter seg i det faglege. Det rakk ho i berre avgrensa grad. Men som menneske sette ho spor etter seg i sitt korte liv. I 1939 var ho som geologistudent med på ein grønlands-ekspedisjon. Etter hennar død meinte somme å kjenne henne igjen som modell for hovudpersonen i ein roman basert på grønlandsekspedisjonen.

Av Magnus Sefland

## Eit fotografi:

I Isflaket nr 1/2022, s 48, er med eit interessant fotografi. Det vart tatt av Birger Rasmussen i Ny-Ålesund 22.07.1939. Fotografiet viser brudekaket og styrehuset på ishavsskuta *Polarbjørn* (1919). Skuta var på sin årlege forsynings- og avløysingtur til Nordaust-Grønland for Norges Svalbard- og Ishavundersøkelser (NSIU) og Arktisk Næringsdrift AS (AN). Skuta la vegen om Svalbard, dette visstnok av omsyn til medreisande turistar - før turen gjekk over havet til Nordaust-Grønland.

På bruvenga på *Polarbjørn* er samla fleire av dei medreisande. Inst ved styrehuset står redaktør og forfattar Nils Johan Rud, med pipe. Ved Rud si side står geologistudent Brit Hofseth, i tjukk genser. Lengst ute til venstre på fotografiet, med sixpence-hue, står den svenske glasiologen Hans W:son Ahlmann.

## Sommarekspedisjonane:

Frå og med 1929 sende forskingsinstituttet NSIU og foretaket AN årlege ekspedisjonar til Nordaust-Grønland med forsyningar og avløysing av mannskap. Som ekspedisjonsfartøy vart brukt ishavsskuter. Den mest brukte



Eit fotografi. Inst ved styrehuset står redaktør og forfattar Nils Johan Rud, med pipe. Ved Rud si side står geologistudent Brit Hofseth, i tjukk genser. Lengst ute til venstre på fotografiet, med sixpence-hue, står den svenske glasiologen Hans W:son Ahlmann.

skuta på 1930-talet var MS *Polarbjørn* (1919) av Brandal, med Kristoffer Marø som skipper.

På sommarturane var det i tillegg til skipsmannskapet med fangstfolk, meteorologar og radiofolk på ut- eller heimreise, ekspedisjonsleiarar, forskarar, medreisande gjester og betalande passasjerar.

Ekspedisjonsleiarar på 1930-talet var Adolf Hoel, Anders K. Orvin og John Giæver. Hoel brukte å be kulturpersonar av ulike slag med på ekspedisjonane. Slik kom kunstmålarane Dagfin Werenskiold og Gunnar Wefring, jusstudent Paul Rør og forfattar Nils Johan Rud med på slike turar. Den finske forfattar, oppdagingsreisande og storviltjeger Ludvig Münsterhjelm og hans venner var med på fleire slike turar som betalande passasjerar.

Eit omdiskutert tilfelle var den tyske oppdagingsreisande og forfattar Vitalis Pantenburg. Han var med på avløysingsturen i 1937. På den turen gjorde han observasjonar som kanskje kom den tyske vervaarslingstenesta til gode under andre verdskrig.



*Brit Hofseth i Ny-Ålesund, på vei til sitt arktiske eventyr. (Foto: Norsk Polarinstitutt/Ebbe Arneberg)*

Pantenburg ønskete å vere med til Nordaust-Grønland også i 1938. Då ville han ha med kona si som sin assistent. Hoel sa nei - og grunngav avslaget delvis med at å ha kvinner på med på turen kunne vere ubekvemt for betalingssterke medreisande storviltjegerar. Dei kunne eventuelt trekkje seg – og setje finansieringa av ekspedisjonen i fare.

#### **Tore Gjelsvik 1916-2006:**

Under mine austlandsturar somrane først på 1990-talet gjorde eg av og til besøk hos polarhistorikar Susan Barr i Norsk Polarinstitutt. Dette var før instituttet flytte til Tromsø. Som regel skulle eg undersøkje eitt eller anna, gjerne på vegne av Henrik Landmark og Ishavsmuseet.

Ved eitt slikt høve fekk eg veksle nokre ord med tidlegare direktør i Norsk Polarinstitutt, Tore Gjelsvik, på det tidspunkt pensjonist. Temaet

var kvinner på Aust-Grønland, nærmere bestemt familien Eggesvik på Torgilsbu. I den samanheng nemnde Gjelsvik også Brit Hofseth, den gong eit nytt namn for meg.

#### **Brit Hofseth CV:**

29.03.1917: Fødd i Finnmark, flytte fem år gammal med familien til Kristiania. Faren, Bjarne Hofseth, var bergingeniør i vegvesenet i Finnmark. Elles offiser og lokalpolitikar.

1935: Artium ved Oslo Katedralskole.

1937: Sommararbeid på Nordpolhotellet i Ny-Ålesund.

1938: Feltarbeid for Norges geologiske undersøkelse (NGU) ved Røros, saman med blant andre syster Unn Hofseth.

1939: Som hovedfagsstudent var ho med på sommarekspedisjon med *Polarbjørn* til Nordaust-Grønland for å gjere geologiske undersøkinga på Claveringøya.

Hausten 1939, etter grønlandsturen, studier ved universitetet i Lund, Sverige.

1940: Matematisk-naturvitenskapleg embets-eksamen (cand.real.) ved universitetet i Oslo, med hovedfag i geologi. Hovedfagsoppgåva var ein analyse av berggrunnen på Levanghalvøya ved Kragerø. I studietida gjorde ho også kartleggingsarbeid for Norges geologiske undersøkelse. Etter eksamen tilsett ved NGU og geologisk institutt ved NTH i Trondheim.

1940: Geologisk kartlegging av landskapet Holleia i Ringerike.

17.04.1941: Ho døydde brått og utan forvarsel under innsamling av materiale for NGU på Senja i Troms. Gravlagd i Tromsø.

#### **Nordpolhotellet i Ny-Ålesund:**

Adolf Hoel i NSIU sette i drift sommarhotell i Ny-Ålesund. Hotellet var i drift fire sesongar: 1936 til og med 1939. Dette hadde samanheng med at DS Lyngen frå og med 1934 gjekk i rute til Svalbard eit par månader kvar sommar, først og fremst med turistar. Hoel engasjerte si eiga



*Nordpolhotellet i Ny-Ålesund juni 1939. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.*

svigerinne Laura Borgen som styrar av hotellet. Drifta gjekk med underskot, trass i støtte frå reiarlaget Jacob Kjøde i Bergen.

Andre driftsåret ved Nordpolhotellet – 1937 – hadde Brit Hofseth sommararbeid ved hotellet. Truleg hadde ho gjennom far sin, bergingeniøren, fått interesse for geologi. Ho håpte at sommaroppdraget i Ny-Ålesund kunne bli innleiing til ei karriere innan arktisk geologi. Hennar to år yngre syster Unn Hofseth hadde tilsvarande sommararbeid ved hotellet i 1939. Den tyske okkupasjonen av Norge i april 1940 gjorde slutt på drifta ved Nordpolhotellet i Ny-Ålesund.

### **1939-ekspedisjonen:**

Ekspedisjonen med *Polarbjørn* vart utrusta i Ålesund sommaren 1939. Skipper og styrmann var Kristoffer Marø og Knut A. Johannessen.

Ekspedisjonsleiar på grønlandsturen var John Giæver, på den tid sekretær i NSIU. Blant dei mange medreisande var reiarane for *Polarbjørn*, far og son Martin og Peter Karlsen frå Brandal. Vidare forskrarar som glasiolog Hans W:son Ahlmann, med assistent Einar Helland, meteorolog Backa Erik Eriksson, medisin-student Kåre Rodahl (overvintrar og assistent for Ahlmann) og den polske student i astrofysikk Jeremi Wasiutynski. Blant vitskaps-



*Polarbjørn besøker Ny-Ålesund 22. Juli 1939. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.*

folka vart også geolistudent Brit Hofseth rekna med.

Profilerte fangstfolk som ekteparet Levin og Petra Winther, Henry Rudi ('Isbjørnkongen') og Søren Richter med fleire. Sistnemnde var fangstmann om vintrane og arkeolog den årstida det var mogleg å grave i jorda. Arkeologien dreiv han fram til magistergradsnivå. Nettopp Richter var ein av dei som representerte kontinuitet i det norske engasjementet på Nordaust-Grønland. Han var med på okkupasjonen i Myggbukta i 1931. Som ekspedisjonsleiar på den siste avløysings-ekspedisjonen firte han det norske flagget for siste gong same stad i 1959.

Betalande medreisande var ei finsk/svensk gruppe storviltjegerar, med forfattar Ludvig Münsterhjelm i brodden.

Gjester var journalist og forfattar Nils Johan Rud og jusstudent (seinare høgsterettsadvokat) Paul Røer. Rud var på den tid redaktør for vekebladet *Arbeidermagasinet* og hadde journalistoppdrag for bladet.

På ekspedisjonen var med fangstfolk både på utreise til ny overvintring og heimreise etter overvintring – blant andre 'Kongen på Revet' Gerhard Antonsen, frå Moskusheimen på Revet,



*Brit Hofseth på brua ombord på Polarbjørn. Her er hun fotografert sammen med den svenske glasiologen Hans W. Ahlmann (t.v.), en ekspedisjonsdeltaker (ukjent navn) og romanforfatteren Nils Johan Rud.*

*Foto: Arneberg / Norsk Polarinstitutt*

på heimreise etter sju overvintringar i samanheng på Nordaust-Grønland.

#### **Innkvartering:**

På sommarekspedisjonane til Nordaust-Grønland med *Polarbjørn* var det ofte med eit femtital personar totalt, medrekna skipsmannskapet. Til ekspedisjonane vart det montert kasseforma ekspedisjonshus på fordekket, eitt på kvar side av skuta ved sida av masta og nedgangskappa til ruffen, med til saman ti – tolv ekstra køyjer. Dette for å auke lugarkapasiteten. Likevel mangla det ofte køyplassar for åtte – ti personar. Desse måtte finne liggeplass på benkar i salong, messe og liknande. Fleire ekspedisjonsfolk installerte seg i soveposar i livbåtane på galgedekket.

#### **Seglingsruta i 1939:**

*Polarbjørn* segla frå Ålesund, var inn om Tromsø, Ny-Ålesund og Smeerenburg-området heilt i nordvest på Spitsbergen – før turen gjekk vestover mot Nordaust-Grønland.

I Ny-Ålesund vart det gjort stopp lenge nok til at dei medreisande fekk ein festkveld på Nordpolhotellet. Der fekk Brit Hofseth høve til å treffe igjen styrar Laura Borgen, sjefen hennar i 1937. Like eins traff ho si eiga syster Unn, som



*Her har ekspedisjonsleiar John Giæver tatt over sekstanten til skipper Marø, og fru Giæver har tatt arma rundt skipper Kristoffer Marø på ekspedisjonen i 1939. Foto frå John Giæver.*

akkurat den sommaren hadde feriearbeid ved hotellet.

Besøket ved Smeerenburg var truleg mest for dei betalande turistane. På Nordaust-Grønland hadde ekspedisjonen ein plan for besøk på dei stasjonane som skulle ha levering av forsyningar og byte av overvintrarar. Men rekkefølgja og seglingsruta måtte improviserast, alt etter isforholda. Skuta kom først inn til Kapp Herschell. Deretter vart overvintrarane Henry Rudi, Schjølberg Nilsen og Kåre Rodahl sette på land ved Moskusheimen på Revet. Det same vart Ahlmann, med assistenter, og Hofseth, som alle skulle gjere feltarbeid på Claveringøya i løpet av sommaren og deretter bli henta igjen til heimturen.

Sørlegaste anløp var Mestersvik ved Kong Oscar Fjord. Der vart overvintrarane i Hamna – Ole Andreas Bachke, Søren Richter og Magne Raaum - sette på land.

I Myggbukta vart fangstmennene Johan Johansen og Hans Siewers sette på land saman med telegrafist Andreas Skaanevik. Om bord kom overvintrarane Egil Rogstad, Eilif Herdal og Oscar Bang for heimreise.

Dei vestlegaste stasjonane var Strindberg og Hoelsbu, langt inne i fjordane. På Strindberg gjekk medreisande turistar på land for å fiske i elva og bli henta igjen kort tid seinare. På

Hoelsbu gjekk Levin og Petra Winther i land for overvintring. På veg nordover vart blant andre Ahlmann, med assistenter, og Hofseth seinare tatt om bord igjen. På heimtur vart blant andre Hermann Andresen henta frå Kapp Herschell. Siste anløp var Jonsbu, det nordlegaste. Der kom Sigurd Tolløfsen om bord for heimreise.

For dei som gjekk i land frå *Polarbjørn* i 1939 med slike på overvintring til 1940, vart overvintringa til slutt noko anna enn dei hadde tenkt seg. Dette på grunn av den tyske okkupasjonen av Danmark og Norge i april 1940. Mange av dei det gjaldt vart spreidde i krigsrelatert innsats over store deler av det nord-atlantiske området.

### Propellskade:

Etter siste anløp gjorde 1939-ekspedisjonen klart for utreise ved Bass Rock. Der kom propellen bort i ein isfot og fekk bøygd eit propellblad. Propellbladet vart deformert, slik at ved gange motarbeidde propellblada kvarandre. Framdrifta var lite å krysse Norskehavet med.

På rutinert måte vart skuta gjort fast til eit isflak og akterenden av skuta vinsja inn mot isfoten. Propellbladet vart på den måten retta opp noko. Men ikkje heilt. *Polarbjørn* rusla heimover med redusert fart. Kast på propellakslingen ført til at heile skuta riste og det gjekk varmgang i propellhylsa. Hylsa måtte stadig overrislast med kaldt vatn, som i sin tur måtte lensast ut igjen. *Polarbjørn* var i stadig radiokontakt med Jan Mayen. På fiskerioppsyn ved Island var KNM Fridtjof Nansen klar til å gå til assistanse. Men det trongst ikkje. *Polarbjørn* nådde Ålesund i slutten av august 1939.

### Kvinnene:

Leiar i NSIU, Adolf Hoel, skal ha vore skeptisk til å ta med kvinner på grønlands-ekspedisjonane. I 1939 hadde truleg John Giæver ei sterkare hand om organiseringa av grønlandsturen. Då var der fire kvinner med på utreissa. Giæver hadde med si eiga kone Oddbjørg Giæver. Ekteparet Petra og Levin Winther reiste ut til overvintring på Hoelsbu. Med på turen med *Polarbjørn* i 1939 var også Astrid Herdal. Ho var kona til fangstmann Eilif Herdal – i 1931 ein av okkupantane i



*Brit Hofseth utanfor fangsthytta på Revet med Henry Rudi (t.v) og Schjølberg Nilsen. Foto frå John-Eldar Pedersen.*

Myggbukta. Eilif Herdal var i 1938-39 fangstmann i Myggbukta og avslutta i 1939 si sjette og siste overvintring. Astrid Herdal var med som rundreiseturist for å få ektemannen heim igjen. Fjerde kvinne på 1939-turen var geologistudent Brit Hofseth. Hofseth og Herdal delte lugar under reisa.

### Dei unge kvinnene og skipper Marø:

Dei to yngste av dei fire kvinnene som var med på turen, var Brit Hofseth og Oddbjørg Giæver. Kvinnene markerte eit skilje i høve til tidlegare ekspedisjonar, der kvinner ikkje var med. Med vesen og veremåte markerte dei to yngste seg tydeleg.

Med sitt lune vesen hadde skipper Marø ein viss appell også til dei yngste kvinnene. I eit dagboksnotat frå turen har Oddbjørg Giæver fortalt at ho var på besøk hos Marø i utkikstønna. Det er vel rimeleg å tru at også Brit Hofseth gjorde same klatreturnen. Slikt braut med det som tidlegare vart venta av kvinner.

På eit tydeleg arrangert fotografi på akterdekk har Giæver overtatt sekstanten og navigeringa, medan Oddbjørg Giæver tar eit godt grep rundt Marø. På eit anna fotografi står Marø mellom Brit Hofseth og jusstudent/avtroppende overvintrar Oscar Bang på bruvenga. Marø lunt smilande ved begge høve.



Brit fotografert saman med student Oscar Bang (t,v) og kaptein Kristoffer Marø. Foto Norsk Polarinstitutt.

#### Meir om Brit Hofseth:

Brit Hofseth var uredd, eventyrlysten og interessert i friluftsliv. Og ikkje redd for å ta eit tak. I gymnastida skulle ho ein sommar på besøk til ei tante i Bodø. Då sykla ho frå Trondheim til Mosjøen, før ho reiste med båt vidare. Ein annan sommar var ho og systra assistenter under vegstikking i Alta. Då budde dei to systrene i telt.

Under opphaldet på Nordaust-Grønland stasjonerte Hofseth ei tid i felt åleine på Claveringøya, for å gjere geologiske undersøkingar. Ho rusta seg med proviant, telt, sovepose, våpen og geologhammar. Ho hadde tenkt å krysse øya i løpet av to veker. Men skodde, ulendt terreng og råd frå Ahlmann gjorde at turen i felt vart kortare. Det var også litt skuffande for Hofseth at sveitsiske forskarar allereie hadde vore der og gjort dei same undersøkingane som ho hadde planlagt å gjøre. Men Hofseth oppheldt seg likevel ei tid åleine i felt på Claveringøya.

Hofseth var omgjengeleg og sjærmerande. Ho drog merksemld på seg og sette hjarte i brann. Godt utdanna og den einaste av kvinnene på turen som var 'fri på marknaden' var det ikkje rart at ho vekte interesse hos det motsette kjønn.

I eit så mannsdominert miljø som ekspedisjonsdeltakarane på *Polarbjørn*-turen skulle det godt

gjerast at ho ikkje kom i sentrum for merksemda. Fotografi frå turen peikar i den retning. Ein av dei som heldt seg i nærleiken og gjorde sine observasjonar var Nils Johan Rud. Ein av dei som kanskje syntest ho var litt vel tillitsfull overfor omgivnadane var Ahlmann. Den same Ahlmann fekk eit slags mentorforhold til Hofseth. Han såg på henne som ein seriøs forskar.

Brit Hofseth fekk også eit tillitsfullt forhold til Henry Rudi. I Lars Normann Sørensen sin Rudi-biografi heiter det:

*'--- Men så kunne vi ikke la være å besøke Ahlmann-gjengen; der var slik ei søkkanes pen jente med dem, hun var til og med geolog. Kvikk som ei rype sprang ho oppetter alle fjell og breer, den lystige latteren hennes trillet som snøspurvens fløyt utover og gjorde oss alle glade. ---'.*

I Elin Vinje Jenssen/Norsk Polarinstitutt sitt oppsett på nettet 'Forskeralentet' som ble redusert til en femme fatale' har Anka Ryall sagt følgjande om Brit Hofseth i ein bildetekst: '*--- en intenst tilstedeværende, vital og leken ung kvinne ---*'.

#### Romanen 'Drivende grenser' av Nils Johan Rud:

Nils Johan Rud brukte det han observerte på turen til romanen '*Drivende grenser*' – av somme omtalt som 'en heftig kjærlighetsroman'.

#### Modellar:

I romanen har Rud brukt skuta, mannskapet og medseglarane som modellar for karakterane - med fiktive namn, men likevel gjenkjennbare. Skuta har i romanen namnet Vesterveg. I romanen er der omtalt fleire konstruksjons- og innreiingsdetaljar på skuta som stemmer med skisser og forklaringar frå informantar som gjorde teneste om bord i *Polarbjørn* på 1930- og 1940-talet.

Skipper og styrmann (Marø og Johannessen) har høvesvis namna Peder Sula og Helge Aksla – begge oppkalla etter velkjende fjellformasjonar i Ålesunds-området. Giæver er modell for ekspedisjonsleiar Mattis. Maskinist,

andremaskinist, stuert osv er for det meste berre omtalte med titlane sine. Andrestyrmann Harald Marø er – pussig nok – omtalt med sitt rette førenamn. Det same gjeld den polske studenten Jeremi Wasiutynski.

Fangstfolka på stasjonane på Nordaust-Grønland – både avtroppende og påtroppende – har også fiktive namn. Ein av dei har i romanen det fiktive namnet ‘magisteren’. Modell var etter alt å dømme Søren Richter, som fra 1934 faktisk var magister i arkeologi. På 1950-talet var han bibliotekar i Norsk Polarinstitutt. I 1958 og 1959 var han ekspedisjonsleiar på avløysingsekspedisjonane til Nordaust-Grønland og skal på overseglingane ha vore overtydande sjøsjuk. Den tendensen observerte truleg Nils Johan Rud allereie i 1939. I romanen er karakteren ‘magisteren’ omtalt som sjøsjuk på utreisa.

Dei fleste fangststasjonane blir omtalte med sine rette namn. Med Peter Schmidt Mikkelsen si bok fra 1990-åra tilgjengeleg, med detaljerte opplysningar om kven som faktisk stasjonerte på dei ulike fangststasjonene år for år, kan ein god del av modellane for dei fiktive fangstfolka kjennast igjen.

Brit Hofseth, geologistudent, er lett oppfatta som modell for hovudkarakteren i romanen, botanikaren Norunn. Dei tre andre kvinnene som var med på turen, er i romanen ‘samla’ i kvinnekarakteren fru Været.

### Ei ‘femme fatale’?

Kjernen i romanen er botanikaren Norunn – i ein del samanhengar påfallande lik den verkelege geologistudenten Brit Hofseth. Karakteren Norunn er ei av to kvinner om bord: Norunn og fru Været. Norunn er den einaste av dei to som er ugift. Med skuta full av menn er Norunn den som er mest naturleg mål for oppvarting og flørt. Norunn brukar si kvinnelege tiltrekkingsskraft til å utfalde seg i skiftande situasjoner. I romanen er der fleire mannlege karakterar som stadig manøvrerar for å være nærast mogleg den etterlengta, i von om å vinne sympati. Eitt av romanen sine meir heftige møte er lagt til ei overnatting i ein av livbåtane på galgedekket.

### Propellskade og forlis:

Like før avreisa frå Nordaust-Grønland fekk *Polarbjørn* ein skade på eit propellblad – ein verkeleg skade. Propellen var bort i ein isfot og eit propellblad vart bøygd ut av stilling. Mannskapet greidde å rette ut propellbladet så mykje at *Polarbjørn* kom seg tilbake til Ålesund med redusert fart.

I romanen er propellskaden på Vesterveg gjort større og alvorlegare – for å skape meir dramatikk i forteljinga. Propellskaden fører til større slitasje på hylsa, som til slutt gir etter. Lekkasjen i hylsa blir så stor at Vesterveg går ned utanfor sunnmørskysten. 34 av 36 personar om bord bergar seg i båtane og blir slepte inn til Ålesund av lokale fiskebåtar. To personar misser livet i forliset: botanikaren Norunn - og kavaleren hennar.

**Fakta og fiksjon. Tolking og mistolking:**  
Romanen ‘Drivende grenser’ kom ut hausten 1941, berre få månader etter Brit Hofseth sin brå død i Troms i april 1941. Dei næreste pårørande oppfatta at Brit var modell for karakteren Norunn og at romanen var spekulativ og tent til å vanære den avdøde på ein skammeleg måte. Brit Hofseth sine pårørande tok romanen ille opp. Dei fekk romanen stoppa av styresmaktene. (Etter krigen vart romanen frigitt og kom ut i ny utgåve i 1950).

Når likskapen mellom ein faktisk hendingsgang og ei oppdikta historie blir for stor – kan det lett oppstå problem. Nils Johan Rud har nok observert Brit Hofseth godt. Men korleis han tolka, eller eventuelt mistolka, det han observerte, skal her vere usagt. Godt humør, sjarm og velvillig innstilling i mange situasjoner og retningar osv kan ha vorte mistolka: forstått som noko meir og/eller noko anna enn det som var meint.

### Brit og Bang:

Det fanst dei som var med på ekspedisjonen og som syntest å ha registrert gjensidig sympati mellom Brit Hofseth og jusstudent Oscar Bang, opphavleg frå Kongsberg. Sistnemnde reiste heim med *Polarbjørn* etter ei overvintring i Myggbukta. Rett etter heimkoma til Ålesund var Bang og Hofseth, saman med ekteparet Herdal, på besøk heime hos Kristoffer Marø og kona i



Skipstreiar Martin Karlsen studerer kartet ombord i Polarbjørn 1939.

Ratvika i Ålesund. Bang og Eilif Herdal hadde overvintra saman. Hofseth og Bang heldt lag då dei reiste vidare med hurtigruta frå Ålesund til Bergen og deretter med tog til Oslo.

Både Kristoffer Marø og Martin Karlsen heldt brevkontakt med Bang ei tid – der dei begge bad Bang helse til Brit.

Sjølv om Hofseth og Bang heldt saman mot slutten av reisa, er det ikkje kjent at dei tok samkvemet vidare. Eit forhold mellom dei var knapt liv laga i lengda - om ikkje anna av politiske grunnar. I 1940 skal Brit Hofseth ha gitt uttrykk for si negative haldning til den tyske okkupasjonsmakta. Oscar Bang på si side vart krigskorrespondent. (Bang er å finne i ein oversikt på nettet over krigskorrespondentar, saman med blant andre landssvikdømde Arild Hamsun).

#### **Brit Hofseth sin uvente død:**

I april 1941 var Brit Hofseth med på ei forskingsferd i Troms for Norges geologiske undersøkelse. Ho skulle vere med på å kartlegge førekomensten av bergarten gabbro i Troms. Under opphaldet var ho med ein lokal fiskebåt til fiskefeltet ved Senja. Ho stod på dekk då ho brått og utan noko forvarsel fall om – død. Heilt fram til ho segna om skal ho ha verka frisk og glad og ikkje vist nokon teikn til smerte eller sjukdom.

Kva ho døydde av er ikkje kjent. Men måten det hende på kan tyde på at ho bar på ein disposisjon eller latent sjukdom som på få sekund førte til døden. (Ei hypotese går ut på at ho kanskje kan ha vorte svekt på ein eller annan måte etter ein blindtarmoperasjon nokre månader tidlegare).

Berre få dagar seinare brakte Morgenbladet i Oslo melding om dødsfallet under overskrifta '*Ungt overskuddsmenneske gikk bort*'.

#### **Minneskrift:**

Romanen '*Drivende grenser*' vart ikkje godt mottatt av alle, og vart heller ikkje nokon salssuksess. Ei gruppe på seks vitkapsfolk, geologar og andre frå fagdisiplinar nær opp til geologi, forfatta og gav ut eit minneskrift over Brit Hofseth våren 1942. Meininga med skriften var etter alt å dømme å balansere Brit Hofseth sitt ettermæle etter den vrenge publisitet dei meinte ho fekk gjennom romanen. Sentral, kanskje leiar for dei seks, var Hans W:son Ahlmann, som kjende Brit godt frå grønlands-ekspedisjonen.

#### **Brit Hofseth si grav i Tromsø:**

Brit Hofseth vart gravlagd på Tromsø gravlund. Som 24-åring hadde ho ikkje skipa eigen familie. Hennar nærmeste familie skal ha vore mor og syster som begge budde i Oslo.

Då Hofseth døydde i april 1941, var det krig i landet. Å frakte hennar båre sørover var vanskeleg på grunn av krigssituasjonen. Ho hadde ingen etter seg til å ordne med slikt. Derfor fekk ho si grav i Tromsø. På grava står ein heller lite forarbeidd stein med ei koparplate med namn som gravminne. På koparplata står '*Geolog Brit Hofseth 24 aar*'. Ingen årstal eller dato. Brit si syster, som vart gravlagd sørpå, hadde heller ikkje etterkomrar.

Der er ingen til å stelle grava og ingen til å betale gravfeste. Ved manglende gravfeste kan graver etter ei tid slettast. Nokre fagpersonar innan geologi, glasiologi og humaniora ved Norsk Polarinstitutt og UiT Norges arktiske universitet i Tromsø, saman med medlemer i Arktisk Forening i Tromsø, fatta interesse for vern av Brit Hofseth si grav. Det var Odd Magnus Heide Hansen i Arktisk Forening – mannen bak ei rekke bøker om nordnorske ishavsskuter – som spora opp Hofseth-grava.

Denne gruppa vende seg til kyrkjeverja i Tromsø for å få Hofseth-grava verna som kulturminne. Slik status har fleire graver fått. Blant desse er grava til Helmer Hanssen, som var med på Roald Amundsen si sørpolserobring i 1911. Kyrkjeverja gjorde vedtak om verning av Brit Hofseth si grav, slik at grava ikkje skal bli sletta på grunn av manglende betaling av gravfeste.

#### **Minneplate i Holleia:**

Holleia er det skogkledde åslandskapet mellom Krøderen og Tyrifjorden, delvis i kommunane Ringerike, Modum og Krødsherad. Området er godt eigna for rekreasjon og friluftsliv.

På ein bergvegg ein eller annan stad i Holleia er fest ei metallplate med denne innskrifta:

*'Til minne om Holleias geolog Brit Hofseth (1917-1941). Hun var den første som foretok en systematisk geologisk kartlegging av Holleia. Dette sted beså hun 14. september 1940. Lys og fred følger hennes minne. Denne plate er gitt av Holleias venner 1989'.*

Det fanst altså dei som mintest Brit Hofseth med takk nærare femti år etter hennar død.

#### **Harald Marø:**

Ved slutføring av dette manuskriptet i april 2022 var Harald Marø så langt vi veit den siste gjenlevande frå 1939-ekspedisjonen med *Polarbjørn*. Han var son til Kristoffer Marø og var på ekspedisjonen andrestyrmann. Harald Marø busette seg i Canada. I mars 2022 runda han 105 år. Fødd i 1917 var han same årgang som Brit Hofseth.

#### **REFERANSAR:**

Informantar: Odd Alme; Ottar M. Brandal; Sigmund Bøe; Jørgen Forøy; John Giæver jr; Tore Gjelsvik; Henrik Landmark; Webjørn Landmark; Albert Marø; Paul Røer.

**Dagbok:** Oddbjørg Giæver: Dagbok frå grønlandsturen i 1939.

**Tidsskrift:** Giæver, J. 'Ekspedisjonen til Nordøst-Grønland 1939'. Ekspedisjonsrapport. Isflaket nr 1/2022.

#### **Litteratur:**

Arnesen, O. 1932. Vi flyver over Eirik Raudes land. Oslo: Nasjonalforlaget.

Bang, O. 1944. Blant fangstfolk og bikkjer i Eirik Raudes Land. Oslo: Kamban forlag.

Barr, S. 2003. Norway – a consistent polar nation? Oslo: Kolofon.

Giæver, J. 1957. Hardbalne polarkarer. Oslo: Tiden.

Mikkelsen, P. S. 2001. Nordøstgrønland 1908-60. Fangstmandsperioden. Aschehoug.

Rodahl, K. 1945. 'Med *Polarbjørn* til Grønland og med fallskjerm til Norge'. Polarårbooken 1945. Oslo: Gyldendal.

Rud, N. J. 1941. Drivende grenser. Oslo: Gyldendal.

Ryall, A. 2022. Polare kvinner. Norsk polarhistorie i kvinnekjønnsperspektiv. Stamsund: Orkana.

Sørensen, L. N. 1958. Henry Rudi, isbjørnkongen. Oslo: Gyldendal.

#### **Nettet:**

Jenssen, E. V./Norsk Polarinstitutt. Forskertalentet som ble redusert til en femme fatale. 2021.

Polarhistorie.no: Norsk Polarhistorie: Brit Hofseth.

Wikipedia.

**Konstruktive innspel:** Bjørnar Gammelsæter; Per Inge Høiberg; Magne H. Skrede.



# Opplev Runde

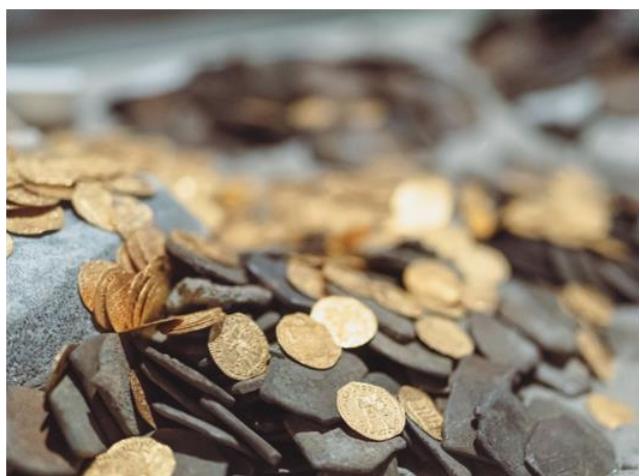
Rundavegen 237  
[booking@runde.no](mailto:booking@runde.no)  
+47 70 08 08 00  
[www.opplevrunde.no](http://www.opplevrunde.no)



Juni 2022: Ny utstilling av Rundeskatten.

Besøkssenter med kafè og utstillingar, ope kvar  
dag i sommarsesongen.

Bli med på tur til fuglefjellet i lag med naturveiledar Bu i  
moderne leilighete med havutsikt.



 **RundeMiljøsenter**

# En historie fra Vestisen 1952.

Til Isflaket

Mitt navn er Helge Hansen og er opprinnelig fra Selnes i Balsfjord der jeg er født og oppvokst. Artikkelen som jeg sender dere er om en hendelse i Vesterisen i 1952. Min far var maskinist om bord i «Nordland 1» fra Tromsø. Det var min yngste bror Rolf som fikk høre om denne historien av Bernhard Nygård som var med på denne turen, men som ellers arbeidet på kontoret til Rieber i Tromsø.

Vennlig hilsen  
Helge Hansen, Tomasjord.

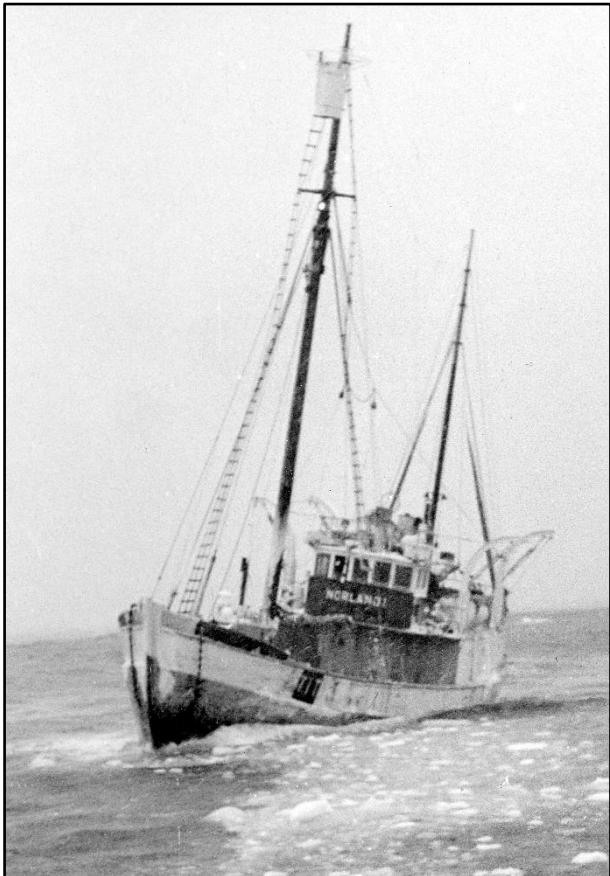
## Her kommer historien skrevet av min bror Rolf.

Denne historien handler om selfangstskuta «Nordland 1» av Tromsø, og den dramatikken den ble utsatt for i 1952 da orkanen krevde sine store og mange ofre i Vesterisen. Den må også handle om mannskapet, men også om en snarrådig maskinist fra Selnes i Balsfjord ved navn Harald Heide Hansen som dette året var med ishavsskuta «Nordland 1» av Tromsø, og som eides av Rieber & Co. i Bergen. Det tok meg 19 år før jeg fikk stadfestet historien som ekte og sikker.

Jeg vil særlig fremheve hans snarlige beslutning om omgående utbedring av den skade som var oppstått med roret, og som omgående måtte tas til vurdering om dette kunne gjøres noe med. Skaden var skjedd og tiden var knapp, orkanen raste, skuta var fullastet med fangst og dem drev på tvers i uværet med retning mot iskanten. Her var tiden knapp, og beslutningene måtte tas raskt, og dertil handle like fort.

Historien er bygget på selvopplevelse fra en som var med skuta, og noe fra andre fangstfolk som hadde fått historien fortalt av andre som hadde vært med.

Harald Heide Hansen tok sin maskinistutdanning ved Tromsø maskinistskole hvor han gikk et av de første offisielle skoleår for motormaskinister i Tromsø, hvor han fikk sine sertifikater for motor og dampmaskin.



Ishavsskuta «Nordland 1», her i Vesterisen 1960. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Verkstedpraksisen som krevdes tok han ved Wichmann-fabrikken på Rubbestadneset ved Bergen.

Etterpå jobbet han i Odda ved smelteverket der som mekaniker på maskinverkstedet, sammen med sin skolekamerat og ungdomskompis Ingvard Øvergård fra Stornes. Ingvard ble senere boende i Odda. Harald tok også læре i smedyrket hvor han også fikk bekreftet sin kompetanse som utlært smed.

Harald hadde nokså lang fartstid på ishavet og var nok forutseende til å se og ta den beslutningen som også ble gjort her, og som måtte skje omgående. «Nordland 1» var en av flere båter som tilhørte Rieber, som i grunnen var stor som redar av fangstskuter og som drev med selfangst generelt, men også fiskeri samt frakting av ekspedisjoner til polare strøk. Selskapet hadde spekkfabrikk i Tromsdalen, hvor skutene leverte sine fangster i tur og orden etter hvert som de kom inn fra fangstfeltene. Her

ble også skinnene tromlet og tatt vare på med den beste behandling som kunne gis.

Rederiet hadde sitt hovedkontor i Bergen, men hadde også en egen avdeling i Tromsø. Foruten spekkfabrikken i Tromsdalen, hadde de en ganske romslig brygge like nordenfor Domus, også et bygg i skippergaten med kontorer i andre etasje og en skobutikk i første.

Dette med fangst og ishavsskuter var og er nok velkjent blant folk flest i begge våre fjorder Balsfjord og Malangen som er Balsfjord kommune. Også de fleste folk innen landsdelene i nord og vest, og som hadde noen som drev sitt virke på fiske og fangstfeltene.

Mange fra våre to fjorder i kommunen drev just med selfangst og fiskeri, og hadde dette som leveveg, samt et lite gardsbruk på hjemplassene sine, der kone og barn og kanskje flere innen familien hadde tilhold. Eksempelvis en bestemor, bestefar, eller et annet medlem innen slekten som fikk ha sitt familie-feste der.

Harald Hansen hadde reist mange år på ishavet med forskjellige redere, både i vest, nord og østisen. Men så hadde det seg slik at i 1952 ble han med Rieber skuta «Nordland 1» av Tromsø i Vestisen. Og man kan vel i ettertid si at det var en skjebne-tur for både han, skuta og besetningen som var med på denne fangstturen dette uværsåret.

Det spesielle for historien er at den aldri ble nevnt av Harald Sernes. Ikke med et ord fortalte han om hva som hendte denne turen i 1952. Da orkanen krevde sine mange ofre, og at mange av de som befant seg i Vestisen da var utsatt for de mest vanskelige vilkår som knapt tenkes kunne. Og det som «Nordland 1» ble utsatt for og ikke snakket om av noen av de so var med, og heller ikke i bygden. Verken jeg eller mine brødre fikk noe som helst kjennskap til det som hadde utspunnet seg på denne turen.

Ut fra dette så tror jeg han hadde lagt ned veto mot at noen skulle publisere noe som helst av det som hendte, for at det ikke skulle bli noen offentlig omtale om de hendelser som utspant seg den dramatiske tiden da det stod på som

verst om bord. En kamp med tiden om liv og død for mannskap, og for å berge skuta som igjen var obligatorisk for å overleve.

Jeg fikk for første gang høre om denne historien av en god gammel kjenning fra Middagsbukt. Hans navn var Helge Nikolaisen, og som har gått bort for mange år siden, men som reiste mye som fangstmann med skutene fra Tromsø. Da han fortalte dette til meg lot jeg det synke, fordi jeg ville vente og se, og for å høre om det kom noe mer om dette fra annet hold.

Ikke fordi jeg ikke trodde Helge, men det var veldig betenklig om det ikke hørtes et ord fra andre, særlig da det var kjente fangstfolk som også var med «Nordland 1» og som også var fra bygda. Det var nok sånn omrent først på syttitallet at Helge fortalte meg om det som hadde hendt.

Ingenting av dette ble omtalt i årene som gikk. Men i bryllupet til vår eldste datter som giftet seg i juli 1982 traff jeg en mann fra Skatvik på Senja, som for øvrig var onkel til brudgommen fra samme sted. Hans navn var Bernhard Nygård, og han var fra Skatvik, og han hadde vært ansatt i Rieber fra ca. 1950, eller noe før. I 1952 arbeidet han ved kontoret i Tromsø, men som ved et spesielt tilfelle ble han med «Nordland 1» som observatør til Vestisen denne sesongen.

I vår samtale kom vi blant annet inn på hvor vi kom fra, og jeg fortalte at jeg kom fra Sernes i Balsfjord. Da fant vi tonen og noe å snakke om. Det viste seg da at han kjente min far og spurte etter Harald Sernes, og fortalte at han kjente han ganske godt fordi begge hadde jobbet i firmaet Rieber i Tromsø.

Derved så fikk jeg bekreftet den historien som Helge Nikolaisen hadde fortalt meg mange år tidligere, og som startet min nysgjerrighet for å finne ut mere om dette drama som foregikk på fangstfeltet i Vestisen like før påsken i 1952.

Nygård fortalte i korte trekk denne historien som jeg legger til grunn for det jeg vil prøve å skrive om og få ned på papiret, mens jeg ennå kan skrive og mens jeg minnes det han fortalte.



*"Nordland 1"* I Vesterisen 1976. Foto Carl - Emil Pettersen.

Senere skrev han ned et enkelt men oversiktlig resyme over det som oppsto på fangstfeltet.

Bernhard Nygård ga en god omtale i sine bemerkninger om Harald Selnes, og hans raske besluttsomhet der og da, for å ikke gi opp livet ved første terningkast. Og i mange gode samtaler senere med Nygård fikk jeg mer informasjon og mer innblikk om hva som foregikk den gang om bord. Nygård har bodd i Tromsø i mange år, og særlig siden han ble pensjonist. Dermed har jeg ved mange anledninger fått samtaler med denne svært hyggeligemann, og også fått innblikk over det som skjedde der ute i havet.

Jeg har båret på denne historien i alle år og har ikke fortalt den til andre enn våre barn. Har liksom vært redd for å la dette gå ut, da det lett kan virke som skryt eller fremhevelse av personer i familien, og ingen faste holdepunkter å vise til. Etter noen år gjorde Bernhard Nygård som sakt en nedtegnelse av noe av det som foregikk, denne gav han til min datter som så videreforsmidlet den til meg. Dermed fikk jeg en

fastere bekreftelse på det som jeg hadde fått fortalt tidligere. Jeg har lenge tenkt på om ikke denne historien burde komme frem for allmennheten, blant folkene som reiste da og senere, men det er jo så lett å bli misforstått, så man går i lang tid og er betenkta om man skal nevne dette for andre enn noen innenfor familien og nære slektninger. Derfor er det ikke meningen med denne beretning å lage skryt, men æres den som æres bør, og jeg synes at bragden skal frem i dagen og legges til som fremtidig historie.

Det er bare så synd at den det gjelder er borte for lengst. Harald H. Selnes gikk bort i romjulen i 1967, og fikk ikke denne sak omtalt mens han levde, og heller ikke noen oppmerksomhet. Dette selv om det var kjenninger av meg og vår familie som var med «Nordland 1» på denne turen.

Det er mange som gjør store ting gjennom livet, men får ikke en takk eller litt ros for det de har utrettet. Men den dag de går for siste reis, da er det liksom ikke måte på hva de skulle æres for. Dette ble heller ikke delt med dem som fulgte

han til siste slutt. Også fordi at ingen visste om denne historien.

Hvem andre enn hann ville tatt initiativet, og hvilket resultat?

Den dagen i Vestisen da orkanen raste som verst, da røk det tenner i rorflyndra (overgangen til rorstammen) og oppe på båtdekket, og tiden var knapp for å foreta noen reparering, og været var som de fleste har fått forståelse for, ikke det beste for utevirksomhet. Og med de resurser av verktøy som den gang fantes om bord på disse skuter, så var nok utsiktene svært små for om det i det hele tatt var tid nok til å gjennomføre et forsøk på utbedring.

Det fantes ikke 220 volts utstyr så som elektrisk boremaskin, smergelskive etc. om bord i disse ishavsskutene og heller ikke om bord i «Nordland 1», og det var vel å anse som det beste i dette tilfellet, da slike verktøy ville blitt ødelagt omgående av sjøsprøyt og sjødrefs, da skuta drev fritt og på tvers i orkanen. Det var å ta i bruk det som da fantes av verktøy og hjelpeidler om bord og så sette i gang så snart som mulig.

I starten når de skulle begynne å reparere et ror som ikke virket, hadde de litt avhold fra en isknolt som smuldret opp etter hvert.

Her var vel i grunnen gode råd dyre, som man sier, men Harald var en beslutt som mann som snart så seg om etter muligheter og alternativer, og om en utveg til å utbedre noe så sant det var mulig, når det sto om som verst. Noe han alltid så etter i det meste han foretok seg, slik var han og sånn ble det der og da også.

Og ellers viste han de fleste ganger råd, og det måtte utprøves, både i enkle og mer vriene oppgaver. Nygård betraktning vil jeg legge inn i mine beskrivelser litt senere, som en bekrefteelse og støtte for det jeg skriver.

Jeg spurte Nygård om lov til å bruke dette som han skrev, om jeg noen gang kom til å skrive ned noe om denne ishavsturen i 1952, og litt mer om Harald Selnes. Til dette så svarte han at det burde jeg så absolutt gjøre og at jeg så gjerne måtte bruke hans nedtegnelse av historien og det

han ellers fortalte meg i senere samtaler. Og han sa at jeg måtte skrive om dette så det ikke gikk bort i den store og velkjente glemmeboken, for personlig hadde han bare godord å si om Harald Selnes, og den handlekraft og beslutning han gjorde når det sto om som verst. Alle så nok hva alternativet ble om intet ble prøvd der og da.

Bernhard Nygård, som gikk bort i 2014, var en av Riebers mest betrodde ansatte medarbeidere. Han bestyrte blant annet hans avdeling i Canada i mange år i ettertid, før han kom til Norge og ble pensjonist.

Christian Rieber fra Bergen, som jeg fikk hilse på i Nygårds begravelse og som var tilstede der, visste ikke om denne historien om Harald Selnes og om dramaet som foregikk.

Bernhard Nygårds beretning sier nok det meste i korte trekk, men ble mer omtalt i ettertid ved samtaler som vi fikk ha sammen, hvor han fortalte om kampen mot tid og høy sjø, og det visse forlis for båt og mannskap, og som ville bli et faktum om ikke lang tid.

Hans resyme over de øyeblikkene om bord og som utspant seg der og da, vil jeg tillegge i mitt skriv sammen med mannskapslisten som andremaskinisten i ettertid gjorde en fortegnelse over. Tiden var vel skjærtorsdag eller langfredag i Vestisen 1952, eller 4-5. april.

Så får enhver som leser dette jeg har skrevet om, og i tillegg det som Nygård skriver, gjøre seg tanker om det som foregikk og det arbeidet som ble utført med en hand-drevet smergelskive, hvor han slipte restene av de avbrekte tennene bort så det ble en ren og slett flate, og så med kjørner og lage begynnelse for boring med en hand-drevet boremaskin, for så å gjenge i boreholet med gjengetapper, og til slutt skru inn bolter.

Og når så boltene var på plass måtte boltehodene slipes på skrå til tenner i rormaskinen med en hand-drevet smergelskive (slipeskive for metall), alt mens en liten skute drev på tvers av sjøene i orkan, hjelpelös og uten styring, mens iskanten nærmet seg. Dette var nok ingen ønskesituasjon, og ut fra mine tanker, så ser jeg

og forstår godt at mannskapet hadde sine tanker helt andre steder enn akkurat der å da i suet. Dette går vel ganske tydelig frem gjennom Bernhard Nygårdhs betraktninger.

Det ble fortalt at Harald hadde satt sikkerhetstau om seg selv og satt det fast i bak-mastra, og videre til broen, mens arbeidet pågikk. Da han var ferdig med dette krevende arbeidet, så ba han de som var på broen om å prøve arbeidet om det var styring på skuta og om arbeidet holdt, og også å gå skuta mest mulig ut fra iskanten for så å få bedre tid om situasjonen gjentok seg om ikke boltene skulle holde stand, for dermed å sikre seg mer tid til omkamp om arbeidet måtte gjøres på nytt. Dette ble gjort og arbeidet holdt, og resultatet var så bra og det holdt så godt sammen, at de likså godt satte kursen direkte mot Tromsø så snart været løyet så mye at de kunne ta fatt på turen over havet.

De var for så vidt ferdige med fangstingen før orkanen kom, og hadde full fangst, og var faktisk allerede klar for hjemtur med full fangst om bord før uværet kom. Arbeidet holdt så bra at ingen videre problemer oppstod underveis før skuta la til kai hjemme i Tromsø. Som første båt og med full fangst, like over påske, med alle om bord velberget og i god behold. Det var så mange som ikke fikk den opplevelsen, verken å komme hjem, eller å få sine kjære hjem, dessverre.

Vi hjemme fikk telegram på første påskedag, via Tromsø radio, alt vel!

Det var nok en stor beroligelse for alle som hadde noen av sine med «Nordland 1» på denne fangstturen, og som hadde sittet nesten urokkelig og lyttet på fiskeribølgen natt og dag i mange døgn.

Jeg husker denne tiden spesielt godt. Vi som var hjemme hos oss var vår mor, min bror Helge, og jeg. Vi lyttet på fiskeribølgen i stor spenning stort sett både natt og dag. Vi var selvfølgelig svært spente på å få høre noe nytt fra «Nordland 1» og de andre skutene. Om noen positive signaler kom, og om det var noe nytt å høre fra far og de andre om bord. Og ellers om det kom livstege fra de andre skutene som vi hørte at det

var gjort anrop til nesten uavbrutt. Jeg var i mitt femtende år og skulle konfirmeres denne sommeren, så stor var vår og sikkert andres glede da telegrammene kom. Det er godt å minnes dette og den lettelse som vi alle følte etter at telegrammet kom, som fortalte at alt var i orden med denne båt og mannskap.

Dette som jeg har skrevet her er i hovedsak basert på Bernhard Nygårdhs nedtegnelse og ut fra de samtaler jeg fikk med ham gjennom de mange år som vi fikk sammen, både på Senja og i Tromsø.

### **Her kommer Bernhard Nygårdhs sitt skriv.**

Ishavets helter måtte ofte gi tapt mot naturkreftene. De som ikke kom tilbake kan ikke fortelle noe, men...

I februar 1939 lyttet hele Norge på fiskeribølgen og fulgte tragedien i Nord-Atlanteren. De hørte skipper Arnt Nilsen kalle sine hjemmeværende sønner på navn; «Dere må love meg å være gode mot mamma». Da var maskinrommet fullt av sjø og skroget knust. Gratangskuta «Nyken» var ikke mer. De gikk ned med 18 mann.

### **Påsken 1952 – Vestisen.**

Hallo «Pels», hallo «Buskø», hallo «Brattind», hallo «Vårglimt», hallo «Ringsel». Slik lød kalleropene fra Tromsø, fra Ålesund, fra Island, fra naboskuter, fra amerikanske, islandske og norske fly i den nest største og mest koncentrerte ulykke i selfangstens historie. 5 skuter – 79 mann – intet svar, og heller ikke senere noe som kunne fortelle.

De var og ble borte for godt. Noen skuter låra og berga seg som ved et under inn til Island. Ibert Mathisen var førsteskytter på «Arild». «Fra styrehuset så vi bare en brukket mast, resten av forskipet var begravet. En mann med brukket lårben forut måtte klare seg selv. Lugardøra var spikret igjen, men sjøen kom inn gjennom skorsteinspipa. To mann gikk over bord, men den ene kom inn igjen på neste sjø og klarte å klore seg fast. Den andre, Oluf Kaspersen, forsvant».

Skårunge, Bernhard Nygård om bord i «Nordland 1» husker: Vi var tungt lasta og drev saktere enn isodden vi holdt oss i le av. Hvert kvarter eller så måtte vi gå unna. En isknult

hadde likevel skadet roret slik at en tagg i den manuelle styremaskinen ble knust med roret ut i sida.

Om vi gikk forover eller akterover så bar det mot isodden som bestod av polarbaks som naturkraftene var i ferd med å male sund. Ting måtte skje hurtig. Stemninga var amper, Skjev boring i styremaskinen resulterte i brutal fjerning av stakkaren. En gråt, en fant fram gifтерingen og tok den på. Luer og votter forsvant sammen med 6 kobbekjøtt-tønner som stod plassert på garneringen over rorflyndra. Iskald vind, sjødrefs og snødrev føltes ikke lenger. Rorflyndra måtte taljes over. Frykten at roret var kilt fast eller stammen brukket var hele tiden til stede. Utslitte kunne vi konstatere at propellvannet tok rett vei. «Vær ikke redd. Vi går tvert gjennom», sa skipperen, men senere sa han noe annet.

Vi var første skute inn til Tromsø. Det var svart av folk på kaia, men vi hadde ingen gode nyheter. Robuste disponent Ola Hestenes bukhet under for følelser når han skulle gi håp til de mange som med barn på armen kom innom

kontoret hos Rieber om der var mulig nytt fra vår ingen «Ringsel».

Tilbake satt foruten foreldre, søskjen og kjærestester, 46 hustruer og 98 umyndige barn.

#### **Mannskapet på «Nordland 1» i Vestisen 1952**

Skipper Charles Robertsen, Tromsø, 1.skytter Helge Hansen, Selnes, Balsfjord, 2.skytter Meier Hansen, Balsfjord, Maskinist Harald Selnes, Balsfjord, Maskinassistent Harald Berge, Tromsø, Stuert Eilert Bakland, Senja. Fangstmenn: Nils Nilsen, Tromsø, Morten Holmstad, Balsfjord, Oddmund Sørensen, Malangen, Ragnar Eilertsen, Malangen, Lars Haugjord, Malangen, Agnar Pedersen, Balsfjord, Oddfrid Pedersen, Ersfjord, Leif Hansen, Balsfjord og Bernhard M. Nygård.

(Det var maskinassistenten som skulle bore inn nye tagger i styremaskinen. Han ble resolutt tatt i nakken av maskinisten Harald Selnes og kastet i rorhusveggen med ordene «Står du her å bore skeivt»? Og så overtok han selv boringen. At stemningen var amper viser utbruddet fra Selnes som var en rolig, vennlig og skikkelig mann).



- BRUKTE OG NYE DELER  
◦ OFF. GODKJ. VRAKMOTTAK  
◦ NYE DEKK OG FELGER

700 37 900

[www.aasenbil.com](http://www.aasenbil.com)

# Endeleg er M/S Polarstar museet sin eigedom: – Veldig stort

Av Ole-Ottar Karlsen Høgstavoll,  
Vikebladet / Vestposten

Torsdag 12. mai var ein ny merkedag i Ishavsmuseet Aarvak si stolte historie. Då blei kjøpspapira underteikna, og museet sitt datterselskap Veteranskutelaget Polarstar er no eigar av eitt av landets viktigaste kulturminne.

Vikebladet Vestposten møtte fredag mannen som gjennom selskapet VS Poland gjennom 15 år har lagt ned eit enormt arbeid og nytta mykje pengar for å berge M/S Polarstar, Willy Nesset. Den omfattande restaureringa varte i snart fire år og kosta om lag 21 millionar kroner.

No har Ishavsmuseet Aarvak kjøpt skuta for sju millionar kroner – etter å ha fått ein garantert sjølvskuldnarkausjon av Hareid kommunestyre – og vidare forhandlingar.

– Intensjonen har heile vegen vore at Polarstar skal tilbake til Brandal. Når det no blir slik, er eg veldig, veldig glad. Eg er godt nøgd med at vi fann fram til ei god løysing, seier Willy Nesset, som nyleg var gjennom ei utmattande rettssak knytt til nettopp Polarstar i tingretten, og som har slite med sjukdom dei siste åra. Nesset fortel at folka hans i Polen, både på finans og båtbygging, har gjort ein framifrå jobb.

Han vil også trekke fram den enorme innsatsen til alle dei frivillige rundt Polarstar som har bidrige.

– Utan denne gjengen på 30–40 entusiastiske hjelparar, hadde aldri Polarstar blitt så bra som ho blei, seier han.

## – Veldig stort

Willy møtte lokalavisa saman med Eldar Hareide og Webjørn Landmark, høvesvis styreleiar for og dagleg leiar ved Ishavsmuseet Aarvak. Trioen kunne fortelje at handelen mellom dei endeleg var gjennomført.



*Endeleg var det i boks: Til venstre ser ein Willy Nesset, som no har selt Polarstar til Ishavsmuseet Aarvak i Brandal. Ved sidan av han står Webjørn Landmark og Eldar Hareide, høvesvis dagleg leiar og styreleiar i Ishavsmuseet Aarvak. Foto: Ole-Ottar Karlsen Høgstavoll.*

– I går, torsdag, skreiv vi under papira. Dette er veldig stort, sa Webjørn Landmark.

Som fortel at kjøpet er finansiert gjennom banklån tatt opp i kommunalbanken. Og – det er faktisk allereie på plass avtalar dei neste fem åra til ein sum på rundt seks millionar kroner – som skal gå til drift av båten og å betene lånet dei første åra.

– Finansieringa kom på plass raskare enn vi torde å håpe på, seier Landmark.

To av Norges viktigaste fartøy på same museum Som spesialmuseum for selfangst og polarfangst har Ishavsmuseet Aarvak i dag ei av dei største polare samlingane i Norden. Museet kan no også skilte med ikkje berre éi men to ishavsskuter. Andre generasjons ishavsskuta Aarvak, som blei bygd i 1912, og tredje generasjons ishavsskuta Polarstar, som var den første selfangaren i stål, bygd i Glasgow i 1948.

– Å kunne drifte Polarstar langs kysten, og formidle denne rike historia vår på ein flott måte, det opnar mange nye mogleheter for Ishavsmuseet. I tillegg er det kjekt å ha ein båt som kan nyttast på sjøen, godkjent og med alle papir i orden. Det er ein båt i fantastisk god stand. Ein nasjonalskatt, seier Webjørn Landmark.

## Hjelp oss å ta vare på Polarstar!

Ishavsmuseet har gjennom  
Veteranskutelaget Polarstar kjøpt  
ishavsskuta Polarstar, Ishavets Grand  
Old Lady, for framtidig bevaring.

Dette er ei stor oppgåve, og for å  
lukkast med dette treng vi all god hjelp  
vi kan få fra alle polarvener der ute.

Du kan gje di gave til framtidig vern,  
formidling, og drift av skuta til  
Veteranskutelaget Polarstar,

Konto: 3905 15 74102

Eller bruke VIPPS til 753677

Takk!

# KJÆRE POLARSTAR og ISHAVSVENNER

Då kom tida for meg å skrive nokre avslutningsord i sagaen om m/s «Polarstar».

I alle fall historia siste ca. femten åra.

Ikkje det at skuta forsvinn ut av historia, det vil den aldri gjere for meg, og oss i VSP og Sameiget, men no er det Ishavsmuseet og Veteranskutelaget Polarstar som skal bere historia vidare.

Akkurat slik som den djerve tanken alltid har vore, at skuta ein dag skal kome heimatt til ishavsbygda Brandal og halde fram si utrulege og historiske ferd herifrå.

Eg har bedt redaktøren om å få låne nokre sider i Isflaket, i dette og neste nr. Her i denne utgåva har eg lyst til å skrive nokre ord, for så å nytte neste utgåve til å vise dykk ein del bildar frå denne cirka 15 års ferda mitt selskap og partnarar har hatt skuta i hende. Eg har her også lyst her til å nemne nokre namn og hjelparar som verkeleg skal ha meir enn stor ære for at skuta er slik ho fram står i dag. Det er heilt sikkert mange fleire som burde nemnast, men eg har etter beste evne prøvt å synleggjere dei gode hjelparar gjennom alle desse åra oss har hatt skuta i hende.

Dette eventyret starta for meg eit stykke uti 2007 då skuta vart lagt ut for sal, eg var då styreleiar i Ishavsmuseet og såg veldig klart ilag med leiinga ved museet og styret der, at skuta måtte for all del ikkje verte lagt ut i markedet. Og kome i den situasjon at skuta kunne ende ribba og øydelagt, og enda som ein spikarpakke ein kunne få kjøpe på Bygg og Bo. Gode råd vart veldig dyre, men med god hjelp av lokale venner makta oss få hand om skuta, rett fram føre nasa på interesserte folk nordafrå. Det hadde vore ei tragedie dersom skuta forsvann andre stadar enn Brandal !

Så i 2008 sat oss med skuta i vår eige, og det vart gjort nokre forsøk her i Norge å finne gode løysingar. Ganske fort fann oss ut at skuta måtte totalrenoverast skulle dette ende vel, og i 2013



Willy og Polarstar på fjorden.

vart det bestemt å ta skuta til verftet i Polen. Og vere der eit par år kanskje, og så ta den heim.

Det viste seg fort at dette vart altfor optimistisk, arbeid og nye utfordringar strøymde på etterkvart som vi byrja å renovere, og kostnader eskalerte. Oss kunne naturlegvis ikkje gje opp, same kor mange bratte «isbaksar og isfjell» oss følte oss måtte klatre over eller kome oss rundt. Det hadde vorte flaut det, og nokon her oppe kunne stå igjen triumferande å seie...kva var det oss sa! Mang ein gong lurte eg på kva oss hadde rota oss oppi, men eg vart lyfta fram av mine fantastiske og flotte arbeidsfolk i Polen. Og med dei gode meldingar og heirop frå alle dei som ville oss vel her oppe i Norge.

Og endeleg, i august 2017 var oss klare, Sjøfartsdirektoratet gav oss godkjenning og løyve å gå heim og det var ei stor helg siste helga i august då oss kunne runde Kvitneset og stemme inn til ishavsbygda der minst 1500 menneske sto på kaia og jubla oss velkomne heim. Det var ein stor dag som eg aldri skal gløyme! Og spesielt ei dame hadde og sin store dag, nemleg ishavsdronninga Else Karlsen. Ho fortente å oppleve denne dagen!



Polarstar klar for heimreise frå Polen.

Mykje hardt arbeid sto føre for å få fram godkjent sertifikat for skuta, og det fekk oss heilt på slutten av 2018, og oss var kry og stolte at no kunne skuta få byrje på si tiltenkte gjerning, vere eit nasjonalt symbol for polar- og selfangsthistoria, og vere museets forlenga arm, og vise all verda for eit nasjonalt ishavssenter Brandal og kommunen her er. Ikkje berre har oss Vikinghistorie her med sitt nasjonale monument på Overå, Ishavsmuseet Aarvak med si gamle treskute, sine utstillingar, si historie som oss no hadde gjort endå meir komplett. Polarstar var heime og i sjødyktig stand og framstår som det viktigaste polarhistoriske fartøy som flyt i dag. Iflg. Riksantikvaren er det akkurat det m/s Polarstar er.

Ja, eg er kry og stolt over at eg fekk lov til å vere med på dette, eg har sett at det har kosta meg mykje, både med hensyn til helse og anna, men ingen skal kunne ta frå meg og oss at dette oss har fått til. Og at dette er verdt å ta vare på og bevare for all framtid.

Som dykk ser skriv eg OSS, for naturlegvis er eg ikkje åleine om dette eventyret her. Eg skal ikkje gå i den fella å tru eller meine at dette er einmannsverk, men dette er eit kolossalt teamwork der så mange treng å verte nemnde.

Før eg skal nemne ein del namn her i innlegget mitt, veit dykk òg alle som har fylgt med skuta siste åra, at det vart gjort eit forsøk på å få skuta i turist og formidlingsfart langs kysten. Skuta

vart leigt vekk nordover. Eg skal ikkje skrive noko meir om det her. Det tener ingen, men det enda med at oss måtte hente skuta heim ut på hausten 2020, og eit nytt omfattande arbeid måtte setjast i gong for å få skuta i forskrifts messig stand igjen. Det har for meg personleg vore «den siste brattaste bakken å klatre», og det sto etter kvart klart for meg at det kunne vere greitt å få avløysing. 15 år med tunge tak kan røyne på.

Og gleda vart stor når det ganske fort opna seg moglegheit for at Ishavsmuseet alt no kunne vere i posisjon til å overta stafettpinnen og skuta til si vidare ferd. Det fanst so visst andre moglegheiter, men oss valde strekkje fram handa til museet og gje dei ei god moglegheit, finne gode løysingar, og her er oss altså no. M/S POLARSTAR er vel og trygt heimkommen til Brandal, akkurat som draumen og planane var då oss starta med dette seinhaustes 2007 med **Webjørn Landmark frå museet, Kultursjef i Hareid Kommune Oddbjørn Grimstad, og meg** stående vonefulle på dekket av ei nedsliten skute, liggjande skamfera på Hareid Havn. Oss lukkast då, skuta er her no og dette viser og sjela, viljen og pågangsmotet til folket i bygda og bygdene våre.



- Eg ber om at folk trår til for å behalde Polarstar i bygda, seier dagleg leiar Webjørn Landmark ved Ishavsmuseet Aarvak (i midten). Han har med seg kultursjef Oddbjørn Grimstad i Hareid og styrelseiar Willy Nesset ved Ishavsmuseet.

## Ber for Polarstar

Ber for at Polarstar vert tatt vare på. Fv. Kultursjef i Hareid Oddbjørn Grimstad, Webjørn Landmark ved Ishavsmuseet Aarvak, og Willy Nesset. Faksimile frå Sunnmørsposten 24. Mai 2008.

No må eg få lov nemne nokre namn som vil brenne seg inn i Polarstar si unike og eventyrlige historie, og som har jobba steinhardt for å ta vare på Ishavets Grand Old lady. Mange fleire kunne heilt sikkert nemnast, men eg har valt desse og på min måte:

- **Johan Veiseth:** Johan har stilt opp frå dag ein, og vore ein inspirator og pådrivar. Skipper, chief, optimist, kjenner skuta ut/inn. Utallige er dei timane han ha bruk om bord og han bør både huskast og takkast mykje for sin innsats for å få skuta renoverert.
- **Jarl Brandal:** Han vil eg og nemne her. Dessverre fekk han ikkje sjå skuta kome heim. Han var også veldig ivrig for å få dette prosjektet i gang, og var med å gjere skuta sjøklar for ferda til Polen i 2013. Han var nok litt skeptisk både til meg og til å sende skuta sørover, men etter kvart vart det aldri tvil, han hjelpte til så lenge han klarde.
- **Beata Kaluzynska:** Beata, dagleg leder og finansiell ansvarleg ved kontora og bedrifta i Gdynia og Szczecin. Utan henne hadde ikkje dette prosjektet vorte realisert. Det var store utfordringar, der vår eigenkapital skulle nyttast i fleire år for å sy saman prosjektet. Krevjande med mange underleverandørar, men ho styrde dette fantastisk og mykje takka henne fekk oss skuta heim. Ho er nok kanskje den aller viktigaste i dette prosjektet.
- **Webjørn Landmark** og Ishavsmuseet Aarvak: Oss måtte ha eit «ankerfeste i ishavsbygda», som sat på historisk material, foto osv., og som på den måte hjelpte oss stort for å få detaljer og ting så rett som mogleg, slik at Riksantikvaren vart nøgd. Stor takk til han! Vart plaga av meg mykje både dag og natt med krav om detaljer, og han leverte!
- **Marek Wisniewski** og dei ansatte i Polen: Marek seier at dette var hans livs prosjekt, som ansvarleg for denne renoveringa, han var prosjektleiar i verdsklasse! Frustrert, optimist, forbanna og veldig oppofrande var han gjennom denne perioden, og eg har hatt han i mitt arbeid både før og sidan. Det er aldri grunn til å tvile på Marek! Han jobba nesten dag og



Riksantikvar Erik Smaaland (th) og prosjektleiar Marek Wisniewski følgde prosjektet i Stettin.

natt i vel fire år, og la all si ære i å få dette så bra og så korrekt som mogleg. Som sagt, mang ein gong var han fortvila og ropte og gaula når nye uventa ting dukka opp, men han fiksa underleverandørane til å gi noko ekstra for den «polare legendy» som skuta vart kalla der i Szczecin, og det var ein stolt og kry Marek som shaka hands med mannskap då skuta gjekk frå verftskaia i Szczecin den 22. august 2017. Han og alle dei involverte ansatte ved verftet samt underleverandørar fortjener stor honnør!

- **Polarstar sin dugnadsgjeng:** Eg kan ikkje få lovprist denne Polarstargjengen nok! Utan dei hadde skuta ikkje sett ut som dykk ser den i dag. Og fortent fekk denne gjengen Hareid Kommune sin Kulturpris i 2018. Eg har registrert nesten 40 personar som har stått på det beste dei kan for skuta vår. Fantastisk, desse folka er viktige kulturberarar og har gjort ufattelig mykje på rein dugnad! Eg treng ikkje nemne namn, dykk ser dei stadig om bord! Denne gjengen her svikter aldri!

- Per Jostein Breivik** og Sjøfartsdirektoratet i Ålesund/Haugesund: Desse har vore til uverkeleg hjelp og støtte, jammen ikkje enkelt å prøve ha styring og kontroll med ei skute som vart sendt til Polen som vrak, og som no ligg skinande fin der ho høyrer heime, ved museet i Brandal. Stor takk og ære også til sjef Drabløs ved kontoret i Ålesund som har hatt trua på oss, ilag med, ja eg nemner gjerne Breivik, Mårstøl, Tennøy, samt alle dei eg har vorte kjent med i Haugesund, der endåtil tidigare Sjøfartsdir. Alvestad har vore veldig positiv i denne kampen for å verne ei så viktig skute.

- Erik Småland** og Riksantikvaren: Til slutt her må eg nemne Erik Småland ved RA. Ikkje sjeldan heldt eg han vaken med e-post, tlf. og mas for å få svar og hjelp! Og eg fekk gleda av å treffen andre ved Riksantikvarens kontor i Oslo, som alle har stått på for å få godkjend skuta. Dette med å styre full reparasjon i utland, bruk av kontraktar og mange sub contractors måtte avtalast og snakkast mykje om. Det å gå til Polen utan klare finansielle lovnader var og eit stort sjansespel. Det vart viktig med full info frå dag ein og i fire år og åtte månader gjekk det ein flaum av oppdatering og dokumentasjon, som ligg om bord og også er levert RA i fleirfaldige permar, som eit vitnemål om alt som vart gjennomført. Og dei har vore begeistra, og glade for at vi våga og torde, og eg var og er framleis bra kry når RA sa at m/s Polarstar er det viktigaste polarhistoriske fartøy som flyt i dag! Det er ikkje små ord å ha med seg på den vidare ferda for denne skuta, og det forpliktar for alle at skuta får ha den betegnelsen i neste 100 år ...minst!

Så vil eg og heller ikkje unngå å nemne familie, venner, kjende og ukjende som har hjelpt til, stått fram, gjeve bidrag og gåver til skuta, og oppmuntra og gitt meg ved passelege tidspunkt og høve eit godt spark i ræva for å kome vidare fram til der oss er no. Takk alle saman

Så vil eg ynskje alle som no skal ta dette vidare all mogleg lukke på ferda. Håper det kan vere litt bruk for meg og av og til, kjærleiken til museet og skuta og ishavs/polarhistoria forsvinn aldri! Og utan at dykk treng fortelje dei nye leiarane det, så har eg lurt unna ein eigen nøkkel



*Stort frammøte på kaia i Brandal då Polarstar kom heim i august 2017. Foto Sigrid Jønsson.*

til skuta. Med den skal eg så ofte eg kan snike meg om bord og sjekke at alt er på stell om bord! Og så håper eg både leiinga og dykk andre husker tlf. nr. mitt, slik at eg kan trå til å hjelpe til så godt eg kan.

Takk til alle dykk gode POLARSTAR venner for 15 spennande og lærerike år ilag med heidersfolk og fantastiske menneske i inn og utland. Utan alle dykk hadde det vore eit håplaust prosjekt.

Mvh  
VS Poland Sp. med ansate

Sameiget Polarstar 2008

Willy Nesset

# Med Polarstar til Svalbard

Av Per Arne Brandal

Det er mangt som er viska ut or minnet i løpet av dei åra som har gått sidan eg som gymnasiast var so heldig å få med meg tre sommarekspedisjonar med Polarstar til Grønland og Svalbard på midten av 70-talet. I arbeidet med denne teksten har bilda som eg sjølv tok og bilde og film som andre har lånt ut til meg, vore svært viktige for å hugsen på gli. Elles har eg spora opp og brukt ymse kjelder frå Norsk polarinstitutt, Norsk Polarbok, ei rekke bøker om Svalbard og sjølvsagt Internett. I tillegg til dei sjølvopplevde historiene, skriv eg også litt om plassane vi var, om geologi og om fangsthistorie. Dette er nok stoff dei kunnskapsrike lesarane av Isflaket er godt kjende med, men andre som ikkje har denne kunnskapen vil kanskje ha utbytte av litt bakgrunnsinformasjon og kontekst.

## Fornya kontrakt

Det er ein vakker seinsommarkveld i 1975. Eg sit som førstereisgut i styrehuset på Polarstar saman med skipper Johan Holstad og førstestyrmann Ove Gjerde. Vi er på veg heim frå Aust-Grønland etter eit oppdrag for Universitetet i København. Vi har i over ein månad merka isbjørn i drivisen utanfor kysten mellom Kangerlugssuaq, ein fjord sør om Scoresbysund, til Myggbukta på Hudsonlandet, rett nord om Franz Josefs Fjord.

Ekspedisjonen har vore avslutninga på «De danske isbjørneekspeditioner» 1973-1975 leia av zoologen Christian Vibe. Ekspedisjonane hadde som føremål å studere og merke isbjørnar i eitt av deira viktigaste yngleområde, nemleg fjordområdet mellom  $69^{\circ}$  og  $78^{\circ}$  nord. Området ligg i hovudsak innanfor Nordøstgrønlands Nationalpark som Vibe var med på å etablere i 1974.



Deltakarar og mannskap frå Vibe-ekspedisjonen til Aust-Grønland i 1975: Ove Gjerde (f.v.) forskar Bernt, Biologen, styrmann Fugleseth, dyrlege Henrik, ekspedisjonsleiar Vibe og Silis som hadde ansvar for å skyte bjørn.

I 1973 og 1974 hadde Vibe brukt snøskuterar, fly og helikopter i sine undersøkingar på land. I 1975 var målet å merke isbjørnar ute i drivisen som utanfor Aust-Grønland kan vere temmeleg dryg. Danskane hadde difor sett seg nøydde til å leige inn Polarstar og eit lite helikopter. Etter tre år kunne Vibe konkludere med at der var om lag 200 bjørnar i regionen i tillegg til enkelte individ som kom drivane med isen frå Svalbard.

Vi legg dei siste stripene av drivis bak oss. Eg har nettopp vore oppe i tønna for å skalke lukene. Skuta får opp farta. Med 12 mil i timen kløyver ho slake dønningar på ein søraustleg kurs i retning Sunnmøre.

Matros Rolf Nakken ruslar framover dekk. Han kveilar opp noko tau, ser utover det rolege havet før han forsvinn inn døra under bakken.

Det skurrar litt i radioen. Vi høyrer at heime har dei hatt den varmaste sommaren på mange år. Ove fyrer opp ein rullings. Eg hentar kaffi. Ove skal ha fløyte i. Lukta av kaffi og røyk og skinet av neddempa lys frå ulike instrument skaper ei lun atmosfære. Det var på slike kveldar, gjerne mens skuta låg stille i isen, at det blei fortalt fargerike historier og latterkulene sat laust.

Men denne kvelden var det heller tyst. Litt ettertenksamt stille som det ofte kan vere når ein

veit at eit oppdrag er fullført og berre minna vert att. Dette var min første tur med Polarstar. Mi livs oppleving. No venta det nok eit år med skulegang på gymnaset i Ulsteinvik og ein vinter med tette duellar i "five-a-side" kampar i idrettshallen med Leifen, Kisse og Willy.

Plutseleg spør skipper Johan Holstad meg om kunne tenke meg å vere med på ein tur neste sommar også. Ove kikar opp. Ser på meg med eit lurt glimt i auget. Stolt over å bli spurt, kom svaret kjapt: – Sjølv sagt vil eg det!

– Då seier vi det slik.

### Til Svalbard sommaren 1976

Etter å ha gjort unna det andre året mitt på gymnaset i Ulsteinvik, mönstra eg på som lettmatros i slutten av juni. Det vart eit hyggeleg gjensyn med mange av dei eg hadde blitt kjend med på turen året før. Det var også nye folk blant mannskapet, blant andre Marit Karlsen som eg gjekk saman med på gymnaset. Årets reisemål var nytt og spennande, i alle fall for meg. Vi skulle til landet med dei kalde kystane, Svalbard. Oppdragsgjevar var Norsk polarinstitutt.

Sommarekspedisjon i 1976 var organisert og leia av operasjonssjef Thor Siggerud, og Polarstar skulle frakte folk og utstyr fra Bodø via Longyearbyen og Ny-Ålesund til Nordaustlandet der den forskingsmessige hovudinnsatsen skulle skje.

Det vesle eg kunne om Svalbard og andre polare strok hadde eg lest om i bøker eg hadde funne i bokhyllene heime hos bestemor Petra på Ytrebø. Der fanst bandsterke verk om Fridtjof Nansen og Roald Amundsen og spennande forteljingar om Nobile si ferd over Nordpolen og om ballongferda til svenske Salomon André, som enda sine dagar på Kvitøya.

Ikkje minst hadde eg mange gonger lest Roald Amundsens og Hjalmar Riiser-Larsen, som bestemor Petra var særleg svak for, sitt dristige forsøk på å nå Nordpolen med to Dornier Wal sjøfly i 1925.

Om bord i Polarstar gjekk det ikkje lang tid før eg kom inn i dei daglege rutinane att.



Eg fekk fort dreis på å bruke vinsjen att. Her i Bodø.



Styrmann Ove Gjerde, skipper Johan Holstad og chief Terje Valderhaug.

Nokre dagar med sjauing fekk ganske fort fart i litt slappe studentmusklar. Skuta skulle vaskast og malast. Mykje proviant og utstyr av ymse slag skulle finne sin plass om bord. Ein diger tank med jetfuel skulle sikrast på forsvarleg måte i eitt av lasteromma.

Eg skulle ha same lugar som sist – nede på bakbord side framme i baugen. Køya var bra om eg låg litt diagonalt, men gangane bak var framleis like irriterande nokre centimeter for lave. Som året før skulle eg gå vakter saman med styrmann Ove Gjerde, matros Rolf Nakken og maskinsjef Terje Valderhaug.



*Matros Stein Myklebust ved vinsjen. Bodø juli 1976.*

### **Bodø og vidare nordover**

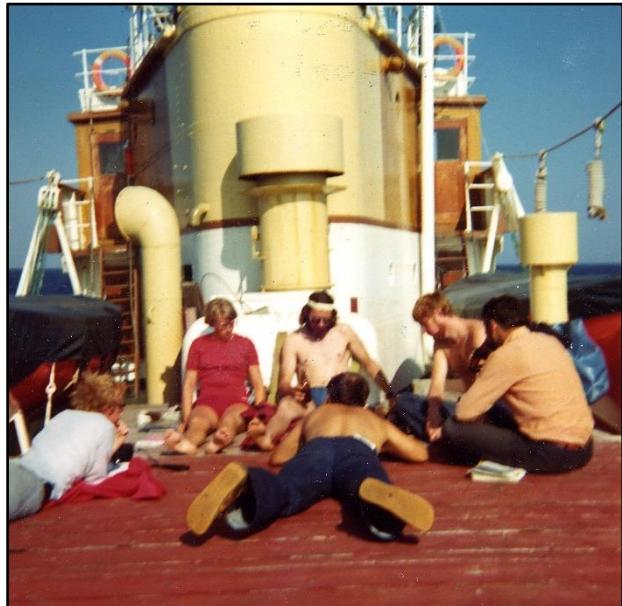
Folk og utstyr frå Polarinstittutet skulle vi ta om bord i Bodø. Tidleg i juli tar vi farvel med Brandal. Med nokre lange støyt i skipsfløyta vert kurset sett nordover.

Stadar som eg berre før hadde høyrt og lest om steig or hav og forsvann bak oss: Hustadvika, Alstahaug, Dei sju systrer... Berre det å få sjå kysten og det vakre landet vårt på denne måten var ei oppleving.

Straks tampane var gjorde faste i land på kaia i Bodø, gjekk det ikkje lenge før det vrimala av folk på dekk. Eg trur vi til saman på denne turen hadde nesten 40 forskarar om bord, rett nok ikkje alle på ein gong. Mykje utstyr fann vegen ned i lasteromma. Eg meiner å hugse at vi låg ved jernbanekaia og lasta utstyret direkte frå NSB sine vogner.

Den 16. juli kunne Polarstar legge frå kai. Det var milde sommardagar og netter. Vi gjekk gjennom Tjeldsundet, under Finnsnes-brua og vidare på innsida av Senja. I Tromsø såg vi Norvarg ligge ved Rieber-kaia. Vi gjekk ut i havet gjennom Fugløysundet.

Barentshavet viste seg frå si finaste side med flatt hav og gode temperaturar. På



*Godt og varmt i Barentshavet. Ekspedisjonsleiari Thor Siggerud heilt til høgre.*

helikopterdekket og bakken var det fullt av folk som ville nyte det fine veret.

### **Bjørnøya**

Då vi kom til Bjørnøya, stoppa vi for å prøve fiskelykka. Mange ivrige samla seg på dekk for å prøve seg med ymse typar snøre. Eg kan ikkje minnast at vi fekk noko, men det vart mykje lått og løyte då Polarstar plutselig på sitt spesielle vis gav seg til å slingre i takt med dønningane. «Fiskarane» stod plutselig til knes i sjø og fekk det skikkeleg travelt med å berge både vogn og verdigheit der dei surfa over dekksplankane.

### **Willhelm Barentsz**

Det er nederlendaren Willhelm Barentsz som har fått æra av å ha oppdagat Bjørnøya 9. juni i året 1596. Øya fekk namnet «Beyren Eyland» etter at mannskapet møtte ein isbjørn som dei brukte fleire timer på å ta livet av. «Våre våpen beit ikkje på den», skriv han.

Holland var ei stormakt på sjøen og mange handelsmenn var svært opptekne av å finne ei isfri lei til Kina nord om Sibir. Barentsz hadde i 1594 og 1595 vore med på to mislukka forsøk på å finne ein slik nordaustpassasje. I 1594 vart dei stoppa av mykje is ved Orangeøyane nord for Novaja Zemlya og året etter måtte dei snu i Karahavet.



*Frå sør står Bjørnøya fram som røff og kantete, og det er vanskeleg å kome seg i land. På sørssida kneisar 400 meter høge stupbratte fjell. Mykje sjøfugl. Stappen står som ei hoggtann rett ut or havet. Foto: Creative Commons.*

I 1596 utrusta handelsmenn i Holland ein tredje ekspedisjon. To skip, det eine under kommando av Jan Corneliszsoon Rijp og det andre under Jacob van Heemskerck og Barentsz, skulle igjen prøve å finne sjøvegen til Cathay, Kina.

Hollendarane hadde den oppfatninga av at havis berre danna seg i tilknyting til land, og håpte difor at det kunne vere isfrie farvatn lenger ute i havet. Etter erfaringane med drivis nord og sør om Novaja Zemlya, tok dei to skipa ein kurs som førte dei forholdsvis langt vest og nord som i første omgang førte dei rett til Bjørnøya.

### **Spitsbergen**

Dei to skipa seglar vidare på ein nord-nordvestleg kurs. Når dei møter iskanten, går dei austover. Etter ei veke, den 19. juni, på den 79. breiddgraden, ser dei eit land med spisse alpine fjell og isbrear. Dei kallar landet «Het Nieuwe Land of Spitsbergen». Dei er av den oppfatning at landet dei ser må vere ein del av Grønland som då var under dansk-norsk kontroll.

Vestkysten av Svalbard vert utforska. Kart vert teikna. Når dei kjem tilbake til Bjørnøya skil dei

to skutene lag. Rijp vil prøve å finne vegen til Kina ved å gå nordover langs Spitsbergen att.

### **Het Behouden Huys**

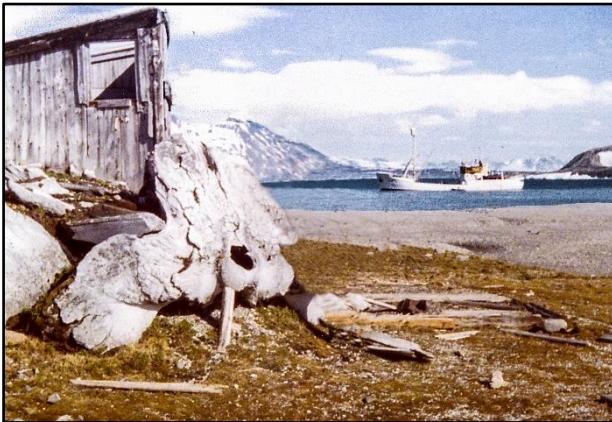
Van Heemskerck og Barentsz i Mercury set kursen austover mot Novaja Zemlya. Dei kjem seg rundt nordspissen av Severny, men skuta hamnar i ein brutal skvis mellom land og svær drivis. Kreftene er so store at skuta vert knust og mannskapet må, som dei første europearar, overvintrie i Arktis.

Våren etterpå, etter ein vinter i «Het Behouden Huys» («The Saved House») dei bygde av drivved og tømmer frå båten, kom dei overlevande, etter ei strevsam ferd i to opne båtar, ned til Kola. Barentsz døydde på turen sørover, truleg av skjørbuk. Ved eit utruleg lukketreff møtte restane av ekspedisjonen eit hollandsk skip under leiing av den same Rijp som dei hadde skilt lag med ved Bjørnøya året før.

### **Jakt på rikdomane**

Då dei rike førekommstane av kvalross og kval ved Bjørnøya og seinare Svalbard vart kjende, førte det ganske snart til ei storstilt jakt, i første rekke i regi av engelskmenn og hollendarar.

Frå 1603 og fram til 1612 blei Bjørnøya besøkt av fleire fangstekspedisjonar som til saman drap 3000 kvalross. Då engelskmennene og



*Spor etter kvalfangst finn ein mange plassar på Svalbard.*

hollendarane etter kvart, med hjelp frå baskarar frå Spania, fekk meir dreis på kvalfangsten, kom kvalrossen meir i skuggen som fangsobjekt.

På 1700-talet kom russisk fangstmenn Bjørnøya og Svalbard. Nordmenn tok til med kvalrossfangst på Bjørnøya tidleg på 1800-talet, og etter 1860 har det knapt vore sett kvalross på øya. Dei enorme flokkane på Bjørnøya som hadde blitt oppdaga 260 år tidlegare var borte. På Svalbard var der berre små flokkar att. Og haugar av kvite knoklar. I 1952 vart kvalrossen totalfreda på Svalbard.

#### "Nord i havsbotn"

Bjørnøya hadde for lengst sokke i havet bak oss då Sørkapp på Spitsbergen sakte kom til syne i litt til høgre for oss. I gamle islandske annalar vert det fortalt om eit om land mot nord som blei funne i 1194. Landnåmaboka seier at det er "fire døger hav til Svalbard nord i Havsbotn".

Det sitra i kroppen når eg såg landet i nord stige fram. Dei spisse og delvis snødekte fjella på Sørkapp Land vart tydlegare og tydlegare og vitna overtydande om kva hollendarane tenkte på då dei ga denne øygruppa namnet sitt. Andre stader på Svalbard, til dømes på Nordaustlandet og rundt Longyearbyen, har fjella ein heilt annan karakter.

No byrja eventyret for alvor!

#### **Hotellneset, fyr og bestefedre**

Den første skikkelege nærkontakten eg fekk med Svalbard, var Hotellneset utanfor



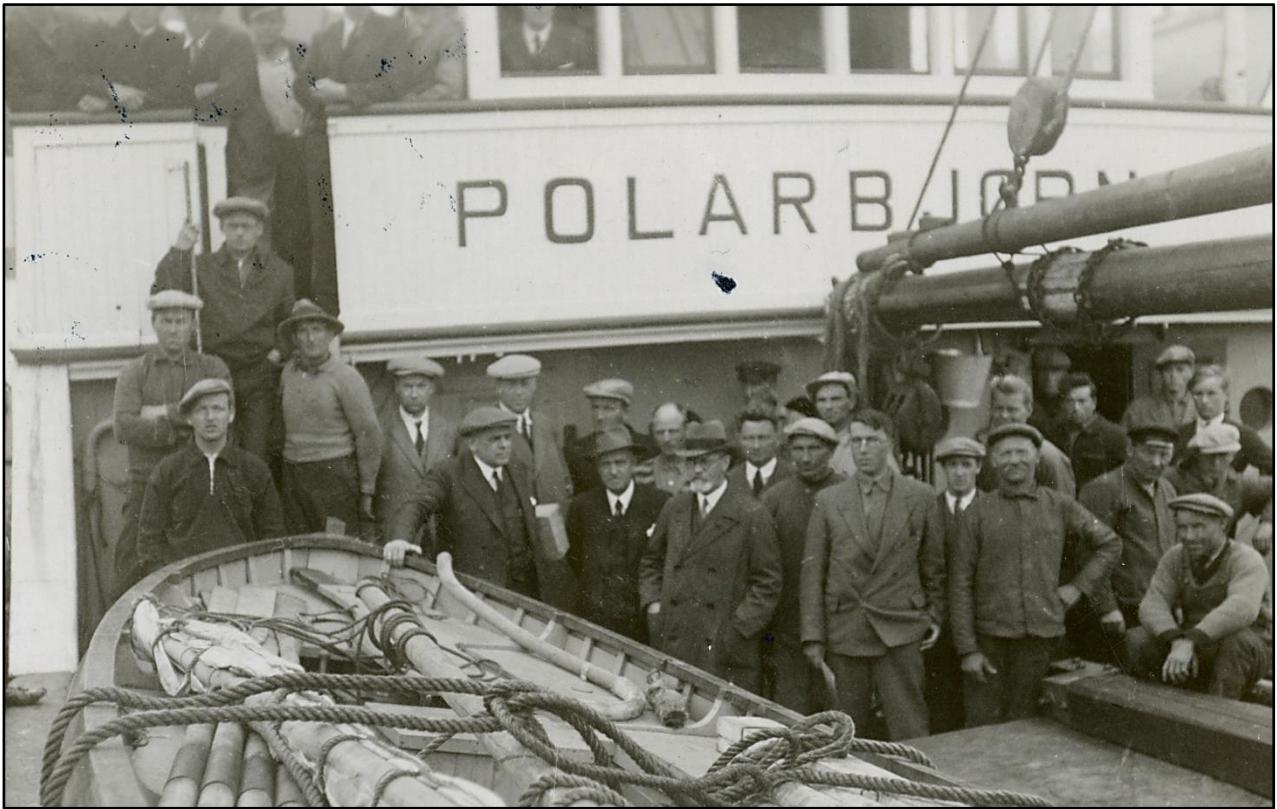
*Lasting med gummibåt frå Hotellneset.*

Longyearbyen. På innsida av neset hadde Polarinstittutet nokre naust dei lagra utstyr i. Der var ingen kai, men brådjupt. Skipper Holstad sette berre baugen vinkelrett mot land og lossinga skjedde ved hjelp av gummibåt.

Nokre timer tidlegare hadde vi runda Kapp Linne ved inngangen til Isfjorden. Der ligg Isfjorden fyr, som saman med Festningen fyr i innløpet av Grønfjorden og Vestpynten fyr på vestsida av Hotellneset, vart bygde i 1933.

Eg har seinare erfart at morfar Knut Kvangersnes frå Volda skulle ha vore med på å bygge desse første fyra på Svalbard. Morfar var tilsett i Fyrvesenet og hadde som arbeidsformann vore med på å sette opp mange fyr langs kysten av Noreg. Farfar Oskar i Brandal hadde også ein eller fleire turar til Svalbard i sin ungdom, so her kunne eg verkeleg gjere eit poeng av at eg fylgde i mine forferde sine fotspor. No har eg skjønt at det var ein annan Kvangersnes som var med på desse prosjekta, men det var no ein spanande tråd å følgje opp.

MS Polarbjørn hadde i 1933 blitt leigd inn av Norges Svalbard- og Ishavundersøkelser til ein ekspedisjon til Nordaustgrønland, men gjekk først til Spitsbergen med folk og gods til anlegga som skulle byggast der. Arbeidsstokken bestod av 11 mann og ein kokk. Fleire av dei var voldingar som hadde erfaring frå bygging av fyr langs kysten av Noreg, mellom dei ingenør Sverre Åsebø som var med som spesialist i oppsetting av lyselementa i fyra. Arbeidet gjekk sin jamne gang med 11 timer i døgnet, og den



*MS Polarbjørn hadde i 1933 blitt leigd inn av Norges Svalbard- og Ishavundersøkelser til ein ekspedisjon til Nordaustgrønland, men gjekk først til Spitsbergen med folk og gods til anlegga som skulle byggast der. Foto Norsk Polarinstitutt*

13. og 14. september kunne arbeidarane reise heim med kolbåtar etter fullført arbeid.

Følgande anlegg blei utført: Isfjord Radiostasjon og Isfjord Fyr på Kap Linné, Festningen Fyrlampe på Festningen på vestsida av innløpet til Grønfjorden og Vestpynten Fyrlampe på vestsida av innløpet til Adventfjorden.

Hotellneset er også eit vitneprov om ei viktig næring på Svalbard, nemleg kolgruvedrifta. På land låg der digre haugar med kol like ved utskipingskaia. Førekomstane av kol har vore kjende sidan 1600-talet, men utvinning i industriell målestokk kom ikkje i gong før 1906 då Arctic Coal Company etablerte seg då i det området som seinare skulle bli Longyearbyen. Seinare vart det drift i fleire nye gruver: Svea, Ny Ålesund, Barentsburg, Grumant og på Bjørnøya.

### Ny-Ålesund

Etter eit opphold i Longyearbyen og nokre kortare turar i fjordane rundt med folk og utstyr, drog vi vidare til Ny-Ålesund.

Livet om bord gjekk sin vante gang. Ikkje mykje stress. Vi gjekk 6-timarsvakter, og for min del betydde det start på arbeidsdagen kl. 0600. Det første eg gjorde var å vaske dusjar og toalett so dei var friske og fine.



*«De ringer. Vi henter og bringer.» Folk frå instituttet i Dicksonfjorden*



Sånn ser ein ut etter mange timer med rustpikking nede i forpiggen. Ny-Ålesund 1976.

Så var det frukost og ymse arbeid fram til 1200. Som oftast vart det rustpikking, grunning og maling anten ute eller ein eller annan plass inne i båten samt å hjelpe til med lasting og lossing av ymse utstyr som skulle på land eller flyttast. Eg hadde med meg ein ny Aiwa stereo kassettspelar eg hadde kjøpt av Ottar Arne Hareide på Holen radio so eg hadde musikk til arbeidet der det passa.

Tåka kan vere lei i desse områda, og ho kan kome fort. So det hende av og til at skotta var so fuktige at det var ikkje noko vits i å kline maling på dei. Då var det å lære kunsten å late som ein arbeidde. Skulle eg over dekk, for kanskje å ta meg ein ørliten strekk, so var det lurt å ha eitt eller anna verktøy i hendene og sjå føle forkava ut. Men eg reknar med at dei på brua gjennomskoda det heile. På kveldsvakta 1800-2400 var det i grunnen berre halde seg i styrehuset og nyte omgjevnadane og elles vere tilgjengeleg på dekk viss det trongst.

Min vesle kunnskap om Ny-Ålesund var stort sett basert på bøker om Hjalmar Riiser-Larsen og Roald Amundsens sin ekspedisjon med flybåtane N-24 og N-25 i 1925 og sjølvsagt Amundsen og Nobile si ferd over Nordpolen med luftskipet «Norge» året etter.

Eg visste også at ishavspioneren Peter S. Brandal hadde starta gruvedrift der i 1916. Staden heitte til å begynne med Brandal City, men fekk sitt noverande namn nokre år etter.



Polarstar og blå-is ved kaia I Ny-Ålesund.

Den endelege avviklinga av kolutvinninga skjedde i 1963, etter den store gruveulukka 5. november 1962 i Esthergruva. Ulykka kravde 21 liv. I perioden 1946 til 1962 hadde i alt 76 menneske misst livet i gruvene. I dag er Ny-Ålesund eit senter for arktisk forsking.

Då vi var der var vel verksemda i Ny-Ålesund var relativt liten. Dei som var der var folk som var knytte til Polarinstittutet sin forskingsaktivitet eller dreiv med ymse vedlikehald.

Eg kan hugse at vi vart inviterte til fest i messa. Der vart det servert godt med både mat og drikke. Til kaffien vart det sett på bordet ei fantastisk kake av typen tropisk aroma som eg hugsar den dag i dag. Min favoritt!



Texas bar.



Polarstar i Kongsfjorden, Ny-Ålesund.

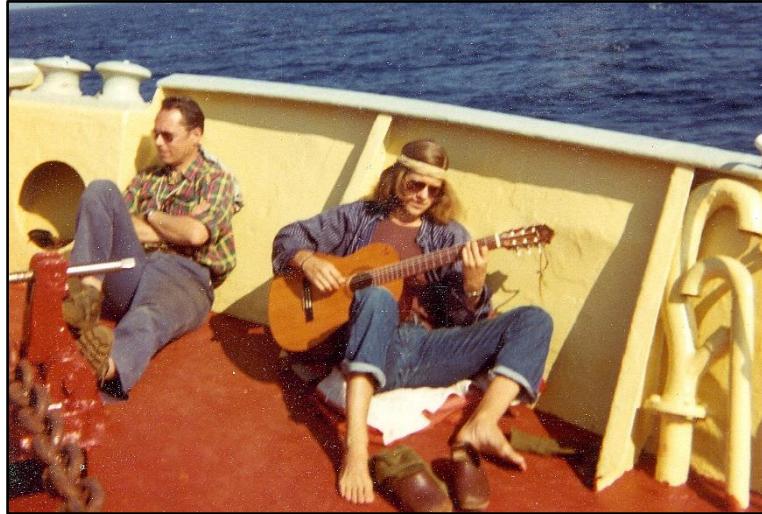
Eit par russarar var også på festen. Dette var i den kalde krigens dagar so det vart ikkje snakka so mykje politikk. Dei var flinke til å synga, og dei mollstemte songane dei song vart meir og meir melankolske etter kvart som det minka i på ymse spirituosa i baren.

### Vidare til Nordaustlandet

Etter Ny-Ålesund runda vi Nordvestøyane og stemna austover i stort sett isfritt farvatn. Som sagt so var målet for årets ekspedisjon Nordaustlandet. I hovudsak var sommartoktet 1976 retta inn mot å studere geologien i området. Men blant forskarane var der også topografar og ein glasiolog som skulle ta prøver av Austfonna, den store isbreen på Nordaustlandet.



Rolf Nakken og Steine på Nordaustlandet.



Innimellan var det tid til litt gitarspeling.

På vegen austover ser vi at fjella skiftar karakter. Dei vert vart lågare og meir avrunda enn dei alpine fjella vi hadde sett på nordvestsida av Spitsbergen. På brua fangar eg opp namn Reinsdyrflya, Moffen, Gråhukene, Verleghukene, Hinlopen...

I løpet av opphaldet ved Nordaustlandet skulle vi gjere forskingsmessige strandhogg i fleire av fjordane, i hovudsak frå Dugefjorden og austover.

Dugefjorden låg vi lenge for anker, og der gav høve til å gå turar på land. Vi skulle også sette på land folk på Isispynten, Sjuøyane, Storøya og Kvitøya.

Summa summarum skulle Polarstar bli verande i dette området i knappe to månader. Skuta skulle fungere som eit flytande hovudkvarter og helikopterbase for aktiviteten i land.

### Helikoptertur

To Bell 206 Jet Rangers var leigd inn for å syte for transport av folk mellom skuta og felta på land. Helikoptera hadde kome til Longyearbyen med frakteskip og hadde så floge for eigen maskin til Nordaustlandet.

Nokre forskrarar låg i telt ute i felten og vart flytta med helikoptera etter behov. Andre arbeidde direkte ut frå Polarstar. Dei vart flogne ut om morgonen og henta heim om kvelden.



Airport Polarstar.



Vi hentar vatn på isen aust om Nordaustlandet.



Eg var so heldig at eg fekk bli med på ein helikoptertur. Sterkaste inntrykket var vel å sjå kor liten Polarstar vart der ho låg i drivisen under oss. Helikopterdekket såg heller ikkje for stort ut då vi kom inn for landing ein halvtime seinare.

Låg Polarstar stille, noko vi gjorde ofte, so vart eitt av helikoptera parkert på land innanfor eit gjerde av snubletrådar og bluss som gjekk av viss isbjørnen kom for nært.

### Ferskvatn

Då Polarstar fekk sett i ny og kraftigare maskin, so måtte nokre ferskvastankar ofrast for å få plass til meir diesel. Når so mykje folk var om bord over så pass lang tid førte det til at vi måtte etterfylle ferskvatn ganske ofte. Ferskvatn, regn eller smelta snø, kunne vi finne på større isflak i drivisen. Såg vi ein passande dam, so la vi inntil. På mi vakt var det mi oppgåve å jumpe på isen



Vassfylling.

utstyrt med ei lang vassause. Med den tok eg prøver av vatnet.

Var det godt vatn so vart slange og ei lita elektrisk pumpe lempa over ripa so vi kunne pumpe opp frisk og godt vatn.

Det hende også at vi henta vatn i små elvar på land. Ein gong vart smørar Georg Johanssen og eg sett i sving med det. Vi lasta ein Zodiak-båt med kanner og kursa mot ei fin lita elv i land. Eg må seie at eg var litt nervøs for å møte bjørn, so eg ville ha det fort unnagjort. Så eg jumpa litt for tidleg i land, feilbereksa kor djupt det var og fylte støvlane med sjø. Ikkje stort problem i og



*Polarstar ved Wrightodden i Duvefjorden på Nordaustlandet i 1976. Foto: Tore Gjelsvik, Norsk Polarinstitutt*

for seg, men støvlane var ikkje mine. Eg hadde «lånt» dei av Rolf Nakken utan hans vitande.

Vel, Georg og eg gjorde det vi skulle. Det vart mange turar att og fram. Vel om bord i skuta att so måtte eg no sette tilbake støvlane der eg fann dei utan at eigaren merka det. Problemet var at dei var skikkeleg våte av sjøvatnet. Løysinga, trudde eg, var å låne Rolf sine støveltørkarar med det resultat at dei kortslutta av all fukta og slutta å virke. Rolf var litt fortørna over då han oppdaga det heile, og eg måtte tilstå mine synder. Rolf tok heldigvis den ungdommelege toskeskapen med fatning.

### **Geologi og kompis Otha**

Eg hadde lært litt om geologi på gymnaset i Ulsteinvik. Trass dei etter måten vesle geologikunnskapane hadde eg likevel frimod til å stille forskarane spørsmål over ein kaffi på kveldinga etter dei kom om bord att etter ein lang dag på land. Eg vart god kompis med den japanske geologen Yoshihide Otha. Vi hadde mange fine samtalar, og i mange år etterpå brukte eg å ta turen innom Polarinstituttet og

kontoret hans i Widerøe-bygget ved Fornebu når det passa slik.

For geologar er Svalbard eitt av dei mest interessante områda i verda. Her finns bergartar frå alle dei viktigaste geologiske periodane. Ein har funne materiale som er 3,3 mrd. år gammalt. Nordaustlandet og øyane rundt består av gamle bergartar, nokre over ein milliard år gamle. Grunna erosjon er fjella på Nordaustlandet lave og avrunda.

Dei harde, spisse og ville grunnfjellmassiva vi ser nord og sør på Spitsbergen er resultat av den kaledonske fjellkjedefoldinga for 450 millionar år sidan og ei yngre 40 millionar år gammal fjellkjedefolding då det grønlandske kontinentet vart pressa mot Svalbard på grunn av tektoniske rørsler i Labradorhavet. Dette gjorde at bergartane på Spitsbergen vart falda og pressa opp og danna spisse alpine fjelltoppar. Dei to høgste fjella på Svalbard, Newtontoppen og Perriertoppen, er begge 1713 meter høge.

I tida etter den kaledonske fjellkjededanninga har Svalbard i ulike periodar for det meste vore dekt av hav. I området rundt Longyearbyen til dømes, vart grunnfjellet pressa ned.



Eg blei god kompis med geolog Otha frå Japan.

Då Svalbard i lange tider låg under hav vart der sett av tjukke lag med sediment. Etter at landet heva seg ser ein desse avsetningane som porøse fjell med karakteristiske ras-urer og flate toppar. Typiske platåfjell har eit flatt sandsteinslag på toppen som er motstandsdyktig mot forvitring.

Mengder av fossil og kol vitnar om grøderike tider med eit heilt anna klima enn i dag. Svalbard har heller ikkje alltid vore på same breiddgrad som no. Ein reknar med at Svalbard, eller delar av øygruppa, starta si vandring nordover frå ekvator i ei tid då landmassane hekk i hop med austlege delar av Nord-Amerika.

### Kvitøya og soga om ingeniør Salomon Andréée

Kvitøya nokre mil aust for Nordaustlandet og er omtrent fullstendig dekt av ei kappe av is. Geologen Otha med kompani skulle undersøke geologien på øya, og vart sette i land på tre av dei fem isfrie flekkane på øya: Andréeneset, Kræmerpynten og Hornodden.

Dei skulle drive over Nordpolen i luftballong, men stranda i isen etter kort tid. Først 33 år seinare blei dei funne. Mange har lurt på kva som eigentleg tok livet av den svenske Andréekspedisjonen i 1897. Dei siste dagboksnotata er lite samanhengande. Dei skriv noko om veret,

om utforsking av den ujestmilde øya og om at leiren må flyttast. Dei diskuterer om det er mogeleg å bygge ei hytte. «Får røre litt på oss», er noko av det aller siste som vert notert. Så blir det stille. I 33 år.

Det var i 1897 at overingeniør Salomon August Andréée klarte å skaffe finansiering til å fly hydrogenballongen «Ørnen» frå Svalbard til Nordpolen. Den 42-årige Andréée har handplukka sivilingeniøren Knut Frænkel og universitetsmannen Nils Strindberg som mannskap på turen.

No ligg dei på Danskøya på Svalbard og ventar på at gunstig vind. Ikkje lenge etter på drift austover, misser dei styrelina. Ballongen styrtar. Dei tre begynner å gå, og tar seg sørover til Kvitøya, aust om Svalbard. Etter ei kort tid dør alle av de tre medlemmene. Førstemann er den yngste. Dei to dør like etter.

Over 30 år seinare, i 1930, sig skuta Brattvåg inn på hamna i Tromsø. Det kryr av journalistar, så dei legg ikkje til kai. Rykta har gått om at fangstmennene på skuta hadde funnet leivingane av medlemmane til Andréekspedisjonen.

I boka *Ekspedisjonen. Min kjærlighetshistorie* prøver legen Bea Uusma å finne ut kva som tok livet av desse tre unge menneska i løpet av berre nokre få dagar.

Det finns ulike hypotesar. Ei hypotese er at dei omkom ved inntak av selkjøtt med trikinar, ein parasitt. Ei anna hypotese er at mennene må ha frose i hel fordi kleda dei hadde ikkje var gode nok for arktiske tilhøve. Kanskje var det eit isbjørnangrep. Kanskje blei dei forgifta av karbonmonoksid fordi dei laga mat inne i eit nedsnødd telt. Peter Wessel Zapffe var fotograf og ein av dei som var med då leiren på Kvitøya ble funnen. Han fann eit glasrøyr med morfin på leirplassen. Kanskje dei rett og slett tok livet av seg med ei overdose?

### Polarstar gir namn til ein odde på Storøya

På Storøya stikk det fram to oddar vest for Breivika på nordsida av øya. Odden lengst vest, har namnet Norvargodden etter selfangstskuta Norvarg av Tromsø. Odden austom fekk i 1976 namnet Polarstarodden. Det var ein av geologane på 76-ekspedisjonen, A. Hjelle, som foreslo og fekk godkjent namnet.



*Pila peikar på Polarstarodden*

### Heimtur

Polarstar returnerte med folk og utstyr i Bodø den 4. september. Nokre dagar seinare dukka eg igjen opp i klasserommet på gamlegymnaset i Ulsteinvik. Pulten bak i kråa var det ingen som hadde teke.

## Svalbard 1977 - isbjørn og drama i Magdalenefjorden

Vi spolar kjapt forbi det siste året mitt på Ulsteinvik gymnas klassar og tek opp att tråden i juni 1977. For tredje året på rad skal eg vere med Polarstar på sommarekspedisjon, og nok ein gong går turen til Svalbard på oppdrag for Norsk Polarinstitutt. Skipper er Johan Holstad og som vanleg skal eg gå på vakt med styrmann Ove Gjerde og matros Rolf Nakken.



*Rolf Nakken I Magdalenafjorden.*

Som året før blir også dette forskingstoktet planlagt, organisert og leia av Thor Siggerud. Ein hadde ikkje greidd å få tak i helikopter dette året, så forskarane, som skulle arbeide spreidd over heile Svalbard, måtte basere seg på Polarstar for transport og støtte. Følgjeleg skulle dette bli ein tur der eg skulle få sjå svært mykje av Svalbard – i motsetnad til 1976 då vi stort sett berre var på Nordaustlandet og øyane rundt.

Vi reiste frå Bodø i byrjinga av juli etter å ha fått om bord folk og utstyr frå Polarinstituttet. Vi skulle etter planen returnere 6. september. Vi fekk vite at forskarane i felten skulle drive med geologiske, biologiske, geodetisk-topografiske og hydrologiske arbeidsoppgåver. Ombord i Polarstar skulle det gjerast biologiske observasjonar og takast marinbiologiske og oseanografiske prøver. Det skulle også bli



Sørpe i Van Mijenfjorden.

isbjørnmerking i drivisen austover frå Svalbard mot den sovjetrussiske grensa ved Frans Josef Land.

Etter ei roleg overfart kom vi til Longyearbyen 15. juli. Etter planen skulle vi gå vidare til gruvesamfunnet i Svea nokre dagar seinare. På veg til Svea, i Van Mijenfjorden eit stykke innanfor for den karakteristiske Akseløya, møtte vi is som tettpakka sørpe, og vi måtte diverre snu. I staden sette vi kurset mot Ny-Ålesund. Etter Ny-Ålesund meiner eg at vi gjekk austover nord om Albert I land.

### Texas Bar og Haakon VII land

Texas Bar er ei gammal fangsthytte, bygd i 1927 av Hilmar og Martin Petterson Nøis på nordsida av Liefdefjorden. Nøis-familien brukte Woodfjorden og Liefdefjorden som fangstområde seint på 1920-tallet og bygde ein del hytter. Texas Bar var en bistasjon, noko som betyr at hytta blei brukt for kortare opphold under fangstturar. I dag blir den av og til brukt av vitskapsfolk eller fastbuande frå Longyearbyen som tar den lange turen til Liefdefjorden med snøskuter eller båt.

Langt sør i fjorden ligger Sørdalsbukta, og her hadde det nasjonalsosialistiske Tyskland verstasjonen «Kreuzritter» fra 1. desember 1943 til 30. juni 1944.



Marit Karlsen og Terje Valderhaug. Skuta i bakgrunnen

### Alarm

Medan vi var i Hinlopenstretet vart vi kontakta av Sysselmannen som bad oss hente tre franskmenn på Amsterdamøya. I tillegg bad Sysselmannen oss å hente 15 turistar i Magdalenefjorden. Dei hadde hatt eit grufullt møte med isbjørn.

### Nervøse franskmenn på Amsterdamøya

Vi snudde straks og hasta vestover att mot Amsterdamøya på Nordvest-Spitsbergen. Gummibåten vart sjøsett eit stykke frå utanfor den flate Smeerenburgodden søraust på øya. Ikkje lenge etter kunne tre slitne, men glade franskmenn sette føtene trygt på dekk. Dei kunne fortelje at dei hadde sloppa opp for mat fordi dei ikkje hadde blitt henta av hurtigruta som avtalt. Dei hadde observert ein isbjørn og hadde blitt skikkeleg nervøse då dei oppdaga at ammunisjonen dei hadde ikkje passa til det geværet dei hadde med. Då Sysselmannen sitt helikopter hadde vitja dei eit par dagar tidlegare for å fortelje at dei kom til å bli henta av Polarstar, hadde dei fått låne ein Mauser til å hjelpe seg med.

Seinare på kvelden, i messa, etter at franskmennene hadde seg fått mat og kaffi, vart dei sittande å skrive brev. Eg hadde jo fransk som fag på gymnaset so eg tenkte eg skulle klinke til med ein volley på klingande fransk.



*Franskmenn vert henta frå Amsterdamøya.*

– Écrivez vous beaucoup de lettres?

– Ah, oui, blei det svart, og eit smil for over ansiktet til franskmannen. Han hadde nok ikkje venta å bli tiltalt på fransk av ein langhåra dekksgut på Polarstar.

Noko utvikla dialog vidare på fransk vart det ikkje. Franskkunnskapane til underteikna var nok ikkje av ein slik art det var noko vits i.

### Dramaet i Magdalenefjorden

Då vi noko seinare, i strålende solskin, seig inn den vakre Magdalenefjorden ikkje så langt sør for Amsterdamøya, hadde i situasjonen begynt å demre for oss. Eit menneske hadde blitt drepen av ein isbjørn. Alle om bord samla seg på dekk og framme på bakken. Det var ei spesiell stemning. På nordsida innerst i fjorden legg vi stilt, og tek til å hente folk og utstyr om bord. Gummibåten går i skytteltrafikk, og til slutt er alle dei 15 om bord. Alle er prega av tragedien. Dei fire ungane som alle er under 12 år, smiler tappert. Vi går sørover til Ny-Ålesund.

I ettertid har eg prøvt å finne kjelder som kan gje eit meir detaljert bilet av tragedien, og eg vonar følgjande gir ei nokolunde korrekt framstilling av det som skjedde.

Tysdag 12. juli 1977 kom ei gruppe på 14 austrikarar til Longyearbyen med ruteflyet frå

Tromsø. Med i gruppa var to kvinner og fire barn. Planen var at dei skulle reise med hurtigruta frå Longyearbyen til Magdalenefjorden der dei skulle bu i telt og gå turar i terrenget. Området hadde i mange år blitt brukt av mellomeuropearar som utgangspunkt for klatre- og fotturar. Området har ei rekke kvasse toppar på over 1000 meters høgd. Gruppa var godt utrusta, men dei hadde ikkje våpen.

Torsdag 14. juli reiste dei med hurtigruteskipet Kong Olav til Magdalenefjorden der dei blei sette i land 15. juli. Dei slo opp telta sine på ei lita morenetunge på nordsida innerst inne i fjorden. På same staden var der alt eit tysk-sveitsisk par i telt.

Tysdag 19. juli var sysselmannens helikopter, med Torger Larsen og Oddbjørn Mjølhus om bord, på ein rutineinspeksjon langs Nordvestkysten av Spitsbergen. Turistgruppene i Magdalenefjorden vart rutinemessig registrerte ved sysselmannskontoret og det var meinings å sjå til desse. Helikopteret kom til Magdalenefjorden 19. juli kl. 1400 og dei fann ingen i teltleiren. Det følgjande har eg i hovudsak frå det dei sjølv har skrive om hendinga:

Vi vart merksame på ein naudbluss opp i fjellet litt lenger inne i fjorden. Då vi landa vart vi møtte av ei forskremd gruppe på åtte.



*Vi tok ombord fire born.*



*Vi hentar ombord folk og utstyr frå leiren i Magdalenaefjorden.*

Dei kunne fortelje at resten av gruppa søndag 17. juli hadde dratt til Hornemannstoppen vest for Magdalenefjorden. Dei hadde utstyr med for fleire dagar og var venta tilbake seinare i veka. Tilbake i leiren var ni personar – tre menn, to kvinner og fire barn.

Tidleg om morgonen måndag 18. juli blir det sveitsiske paret Fritz Pruschansky og Christine Baumgartner vekte av eit kraftig rykk i teltet. Pruschansky ser ut, og oppdagar ein isbjørn utanfor teltet. På refleks plukkar han opp ein stein, kastar og treff bjørnen i hovudet utan at det har noko verknad. Bjørnen går berre vidare frå telt til telt medan den daskar med forlabbane mot teltdukane og snusar inn mot telta. Det en liten bjørn, og den er våt i skinnet etter å ha vore i sjøen. Sveitseren ropar ut at det er isbjørn i leiren, og ber alle å halde seg rolege.

Truleg er det berre eit par personar som høyrer ropa hans på dette tidspunktet. Bjørnen held fram med å gå rundt i leiren. Den daskar til eit lite telt der den 33 år gamle austrikkaren Bernt Hubka frå Wien ligg åleine. Hubka vaknar og roper noko som å «halde opp». Han trur kanskje at nokre av borna er i ferd med å rive ned teltet. Like etter kryp han ut gjennom teltopninga på alle fire. Bjørnen går opp på bakbeina, og i det Hubka røyser seg, går isbjørnen til angrep.

Han slår mannen i ansiktet med forlabbane, og Hubka går i bakken. Bjørnen beit og slår fleire gonger og avsluttar angrepet med å trakke på mannen med hele si tyngde. Hubka blir truleg drepen momentant. Bjørnen er ved den døde i ca. ein halv time, før han igjen byrjar å gå rundt i leiren. Då han kjem nært teltet til eit ektepar frå Austrike med to barn i teltet, spring ektemannen ut av teltet. Bjørnen vik ikkje sjølv om mannen kastar eit tent kokeapparat mot bjørnen. Før bjørnen angrip på nytt, vert han finta ut avmannens kone som no også er komen ut av teltet. Mannen får røyst seg opp og greier å stikke ei teltstong i auget på bjørnen. I bataljen greier den tidlegare nemnde sveitsaren å skyte to naudbluss mot bjørnen som trekk seg tilbake der den døde austrikkaren ligg.

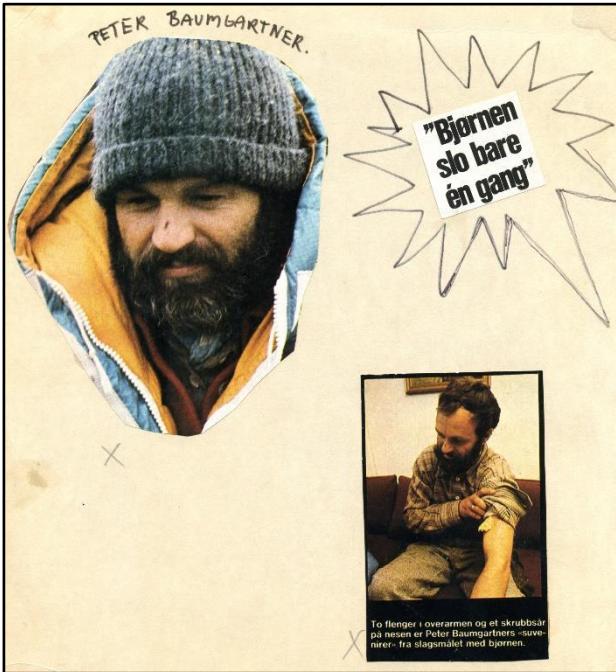
Ekteparet freistar å jage den bort frå den døde. Bjørnen drar den drepne med seg ut i sjøen og sym ut til eit isflak. Etter dette drar gruppa frå leiren då dei er redde for fleire angrep. Bjørnen tar seg to gongar til land og tar for seg det han finn av mat.

Det som vidare skjer er at sysselmannsbetjent Larsen blir att saman med folka ved Magdalenefjorden medan det blir gjort sok med helikopteret etter bjørnen og den døde. Det vert sokt over store områder utan å finne noko. Gruppa i Hornemannsfjella ble varsle om ulukka, og ein av dem som hadde skada foten, vart frakta ned til leiren med helikopter. Det blei henta våpen i Ny-Ålesund, og begge gruppene ble utstyrt med rifler.

Etter ein stopp i Ny-Ålesund, køyrer vi alle ned til Longyearbyen der dei blir tekne hand om av Sysselmannen.

Under er det magasinet Ekspress skrev i si reportasje om det som skjedde.

*Vi står på kaien i Longyearbyen lørdag morgen idet ishavsskuta «Polarstar» langsomt siger inn Adventfjorden og legger til. Ombord er turistgruppen som er blitt plukket opp ved telt-plassen knappe to døgn tidligere, etter å ha levet i frykt og uvissitet på en berghammer to-tre kilometer fra den opprinnelige leiren fra mandag formiddag.*



Utklipp frå magasinet Ekspressen

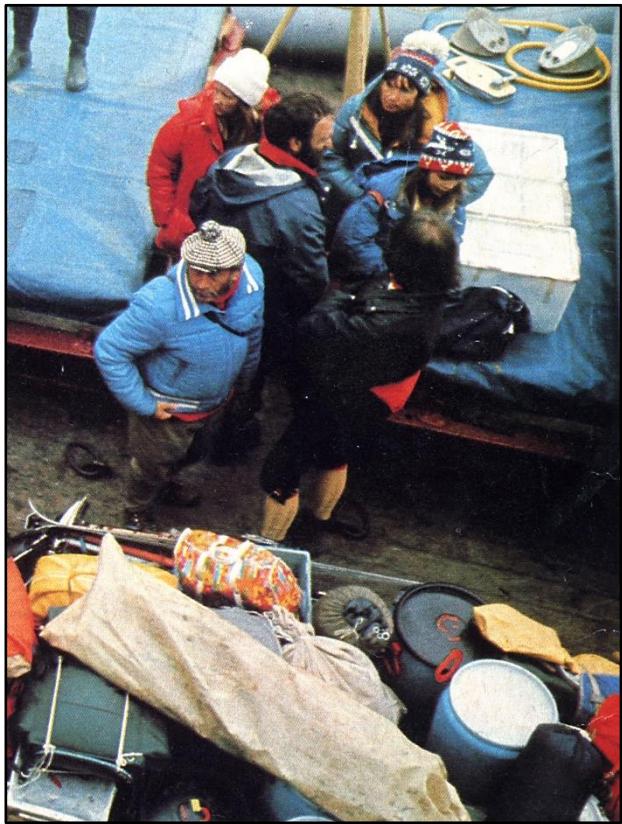
*Alle de 15 passasjerene som stiger på land bærer preg av det de har opplevet. Det er ingen smil og ingen munterhet i gruppen mens ekspedisjonens utrustning blir heist inn på kaien og de venter på transport ut til campingplassen på Hotellneset ved Longyearbyen lufthavn.*

— La oss snakke senere. Først må vi til sysselmannen og avgå nærmere forklaring om det som skjedde, sier ekspedisjonslederne Peter Baumgartner og Karl Mahrer.

Da vi ute på dagen får Baumgartner si øyenvitneskildring fra sjokkopplevelsen, sitter vi i salongen på Lufthavnhotellet. Den 36 år gamle kjemiingeniøren fra Wien forteller lavmålt og uten store ord om det som skjedde.

— Det var ved fem-tiden på morgenen. Alle sov, før vi hadde hverken sett isbjørn eller isbjørnspor på den tiden vi hadde vært der, og så sjeldent som det er å råke borti bjørn på denne tiden av året, var det aldri i våre tanker at det kunne være behov for noe vakthold i leiren.

Bjørnen var kommet tuslende opp fra strandkanten, antagelig fordi den hadde merket lukten fra proviantkassene og avfallsposene i leiren. Om det var sult eller bare

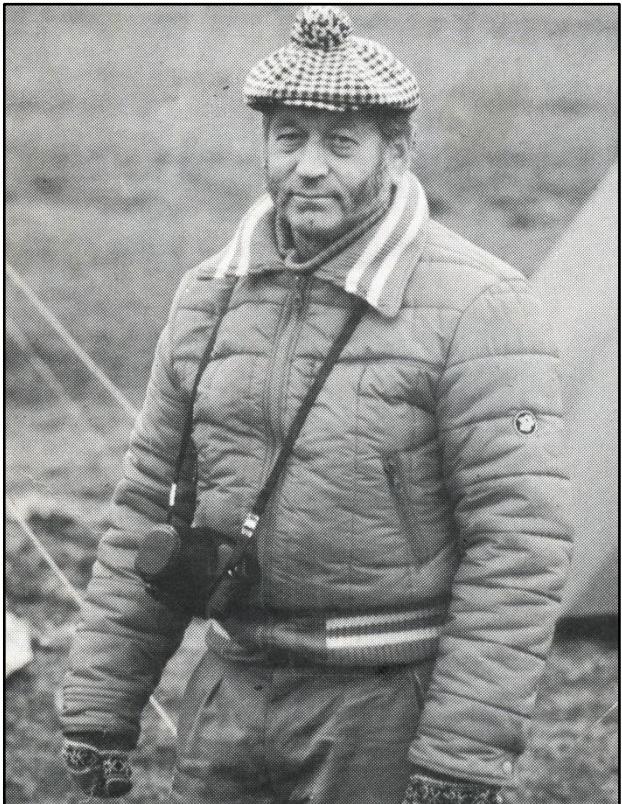


På dekket til Polarstar. Bak t.h. Lilo Baumgartner. Hun kastet en propanbrenner mot bjørnen da den slo ned hennes mann. (Foto utklipp frå Ekspressen).

nysgjerrighet som drev den, kan ingen vite, men den gikk hele runden fra telt til telt før noe dramatisk skjedde, annet enn at den rev flenger i et par av teltene og snuste omkring.

I vårt telt våknet min datter av at noe beveget seg utenfor, og det var hun som vekket meg. Jeg ante ikke hva som var i ferd med å skje, men fikk på meg noen klær og kikket ut gjennom en flik i teltåpningen. Det er mildt sagt at jeg fikk sjokk.

Da var isbjørnen allerede nede ved Bernd Hubkas telt. Bernd må ha våknet av seg selv mens bjørnen rumsterte i leiren. Han kom seg på bena i samme øyeblikk som bjørnen flerret teltveggen. Bjørnen reiste seg på bakkema og slo ham ned med et eneste slag. Det var en kortvarig kamp som var over på mindre enn et minutt, og selv om jeg grep en teltstang og styrtet ut, var det ingen ting å gjøre. Sanseløs av skrek sto jeg der og så at bjørnen slepte Bernd ned mot stranden og svømte ut med ham til et isflak som drev ca. 100 meter fra land.



*Jeg fotograferte i panikk. Jeg var sikker på at vi alle ville bli drept, sier sveitseren Fritz Bruschansky. (Foto utklipp frå Ekspressen)*

*— I mellomtiden var alle våknet, og vi diskuterte kort muligheten for å komme oss i sikkerhet. Men før vi var kommet i gang, kom bjørnen svømmende tilbake. Vi trodde det ville ende med den rene massakre da den kom labbende rett mot oss igjen. Jeg tror ikke noen av oss hadde en klar tanke i hodet utover det at nå var det ute med oss allesammen.*

*Jeg slo etter den med teltstangen som var det eneste jeg hadde for hånden, men den slo meg over ende med et slag mot skulderen, og hvis min kone ikke hadde vært så snarrådig at hun fikk slengt et brennende propanapparat etter den, hadde iallfall ikke jeg sluppet levende fra det, sier Peter Baumgartner.*

*Fru Baumgartners raske reaksjon reddet kanskje hele gruppen, for bjørnen ble så skremt at den la på svøm igjen ut til isflaket, og slepte Hubka med seg over til den andre siden av fjorden. Det ga de gjenværende tid til å samle sakene og begynne flyttingen til et sikrere oppholdssted. Men isbjørnen hadde ennå ikke*

*fått nok. De var bare kommet noen hundre meter av gårde da den enda en gang kom svømmende tilbake. Men nå nøyde den seg med å knuse en container med pølser nede i hovedteltet, og det var den siste kontakten ekspedisjonen hadde med den.*

### **Spor etter kvalfangst**

Etter å ha sett Amsterdamøya, er det vanskeleg å unngå å skrive litt om kvalfangsten på Svalbard. Smeerenburg, «Spekkbyen», vart etablert av hollendarane på øya i første halvdel av 1600-talet og forlete kring 1660 på grunn av nedgang i kvalbestanden. Byen ligg på Smeerenburgodden, ei sandstrand med ei lav slette bak aust på øya. Den lågtliggende odden var ideell for å trekke kvalskrottar opp på stranda med lett tilgang til kvalkokeria like bak.

Rundt 1610 starta hollendarar og engelskmennene fangst av ulike artar kval og kvalross på Svalbard. Der fann ufattelege mengder av dyr i fjordane, og mange stader såg vi store mengder knoklar og beinrestar av ulike kvaltypar og kvalrossar som vitna om fangsten, ein fangst som skulle utvikle seg til ei grådig nedslakting og nesten total utrydding av artane det vart jakta på.



*Spor etter kvalfangst.*

Om lag 200 nederlandske kvalfangarar arbeidde på land i Smeerenburg på det meste. Mange andre arbeidde på båtane som fangsta. På stranda vart det sett opp rundt 20 bygg og 7 spekk-kokeri. Kvalfangst var eit farleg arbeid og det finns fleire hundre graver ved Smeerenburg og i området omkring. Etter 1640 ble grønlands-

kvalen sjeldnare i fjordane på Spitsbergen, og Smeerenburg forfell.

No finns det berre nokre restar etter spekkomnane og bygningane og gravene tilbake. I området finn ein restar etter fleire arktiske ekspedisjonar, blant annet i Virgohamna på Danskøya der den svenske ingeniøren Andrée forsøkte på å nå nordpolen med hydrogenballong.

Ikkje alle kvalartane var like populære å jakte på. Ein jakta helst på dei sokalla rettkvalane. Rettkvalane som grønlandskvalen, nordkaparen og den sørlege rettkvalen, er store og plumpe kvalar med eit tjukt spekklag. Spekket gjer at døde dyr ikkje søkk. Rettkvalane er i tillegg langsame og går ofte nær land. Dette gjorde det mogeleg å drive fangst med handharpunar. Desse faktorane gjorde rettkvalane til verdfulle byttedyr, og namnet «rettkval» kjem av at desse kvalane blei sett på å vere «dei rette» å jakte på.

Hollendarane fanga meir enn 57 000 grønlandskval i løpet av 150 år, noko som førte til ein sterk tilbakegang for bestanden. I tillegg tok engelskmennene sin del. Frå 1920-åra har ein rekna grønlandskvalen som utrydda i dette området. No er heldigvis kvalen med sikkerheit observert ved Svalbard igjen.

### **Isbjørnmerking og Espen i isen**

Noko etter den tragiske hendinga i Magdalene-fjorden, blei det fugle- og isbjørnmerking i tidsrommet 27. juli til 25. august. Leiari for denne delen av toktet var Thor Larsen. Saman med assistentane Jørn Thomassen og S. Oppegaard skulle han gjere isbjørnundersøkingar, blant anna levendefangst og merkingar, ved Edgeøya, i Storfjorden, ved Kong Karls Land og i drivisen vidare austover mot Frans Josef Land. På dette toktet var også marinbiologar med. Det siste som stod på programmet i denne delen av ekspedisjonen, var bygging av ei trekanthytte i Rijpfjorden på Nordaustlandet.

Vi ligg saman med Polarsirkel og Polarsyssel ved kaia i Svea. Brått blir eg var to gutungar som spring i leiderane og opp på styrehustaket der eg arbeider med noko. Eg lurer no litt på kva desse



Polarstar på isbjørnmerking. (Foto Norsk Polarinstitutt)

krabatane har på Polarstar å gjere, so eg er kanskje litt morsk i stemmen då eg freistar å få kontakt med dei. Det viser seg å vere Espen, son til isbjørnekspert Thor Larsen og ein kompis på same alder, som har kome om bord. Thor Larsen skulle seinare gi ut boka Espen i isen i 1982. Boka handlar om Espen sine opplevingar på isbjørnmerking saman med faren på Polarstar. Det vart vel ein serie på Barne-TV på NRK også.

I tillegg til dei unge krabatane, meiner eg også å hugse at vi fekk heist på dekk noko utstyr fra Polarsirkel.

Isen var enno solid og tett i Tjuvfjorden på sørssida av Edgeøya. Polarstar måtte i første omgang gi opp å kome seg inn til hytta på André-tangen. Vi greidde heller ikkje i denne runda å kome inn til hytta på Halvmåneøya.

Tåka kan kome fort i drivisen, og tåke får den mest erfarne skipper til å famle i binde. Vi vert liggande nokre dagar i tåka aust for Edgeøya før vi passerer Ryke Yseyane i retning Kong Karls land.

På vegen nordover vart det ein del bauing i kompakt havis. Polarstar har ein slik baug at ho går opp på flaka og pressar dei ned. Av og til treff ho knallhard blåis, klumper frå isbrear. Då skaka det i heile skuta og heile riggen gyngar. Noko skipper Johan likte heller därleg. Det hendte også at vi køyrdie oss faste. Då var det å



Nyskjerrig isbjørn med labbane på rekka til Polarstar.

finne fram noko dynamitt og sprengje bort isen som kilte skuta fast.

I perioden 2. august til 14. august var vi ved Kongsoya, den midtre og største av dei tre øyane som utgjer Kong Karls Land. Der skulle Larsen også legge til rette for vinterundersøkingar i 1978, mellom anna ved å reparere eller bygge hytter.

Kong Karls Land er det viktigaste isbjørn-området på Svalbard, og eit viktig yngleområde. Mange fangstfolk har opp gjennom tidene drøynt om å gjere storfangst der, men har ikkje teke sjansen på overvintring grunna isforholda. På Kongsoya skulle også forskarane gjere faunistiske registreringar og ringmerking av blant anna av eit stort tal ismåsar.

Drivis og isbjørn høyrer saman. I drivisen finn isbjørnen lettast det han likar best, nemleg sel. I trianglet Hopen, Egdeøya og Kong Karls land er det området det vanlegvis er mest bjørnar i sommarstid.

Det var ei spesiell oppleving å gå i drivisen og leite etter isbjørn. Drivis i midnattssol er vakkert, og på Polarstar, som er so lav, får ein god kontakt med elementa. Veret var vekslande. På eit blunk kunne strålende solskinna skifte til grauttjukk tåke. Var tåka tett, låg vi stille. Vi



Bedøva isbjørn om babord baug.

låg stille om natta og. Ofte tok vi turar ut på isen om veret og forholda elles opna for det.

Låg vi stille lenge nok, dukka det som oftast opp bjørn. Ein kveld etter ein koseleg kveld med god drøs i messa, rusla eg meg framover dekk. Det nærma seg vaktskifte kl. 24.00, so eg var vel klar for køya. Eg stoppa, lente meg framover rekka og let blikket vandre utover den tette drivisen. Det var litt tåke, so vi låg stille. Med eitt såg eg rett i augo på ein liten isbjørn som stod ei 7-8 meter frå ripa. Kipte meg litt, fekk varsla folket og mange kom ut for å sjå og fotograferte fanten.

I tett tåke fekk bjørnane gå vidare, kanskje etter å ha fått servert nokre godbitar frå folket på dekk.

I klart ver vart det merking. Skuta vart manøvrert so nært bjørnen som mogeleg. Thor Larsen sikta. Eit smell og pila med bedøvingsmiddelet sat i rumpa på den.

Så var det å få den vesle plastbåten på sjøen. Det var om å gjere at bjørnen ikkje drukna. Med båten prøvde ein å halde bjørnen i sjakk slik den sovna på solid is. Då den vel var sovna, blei den undersøkt på isen eller heist om bord i skuta for undersøkingar der.

Det kunne gå lange periodar mellom kvar gong det vart «isbjørnjakt». Det var god tid til å nyte



*Det var om å gjere at bjørnen ikkje drukna. Med båten prøvde ein å halde bjørnen i sjakk slik den sovna på solid is. (Foto Norsk Polarinstitutt).*



*Matroskolega Bjørn Nakken.*

fine sommarkveldar i drivisen. Låg vi stille, kunne vi høre det spraka og small frå klumper med breis. Smella kom fordi lommer med komprimert luft eksploderte etter kvart som isen smelta. Populær is i visse drikkevarer frå Skottland.

Kollega Bjørn Nakken på den andre vakta hadde vore med Polarstar på Newfoundland. Då vi ein kveld kom på hald på ein fin storkobbe, vart det Nakken jr. som fekk æra av å skyte. Med stø hand opna han dyret og skar ut nokre gode biffar. Selkjøt er veldig godt, og det er ikkje transmak av det. I alle fall ikkje det eg har smakt.

Ein annan episode eg hugsar godt, var då vi brende noko rusk på isen. Det vart sjølvsagt noko røykutvikling, og noko av røyken blei dratt ned i maskinrommet av dei store viftene på båtdekk. Nede i maskina var chief Terje Valderhaug på vakt. Han kjende røyklukta, og adrenalinet fossa i blodårene. Kva var dette for noko? Han leitte i kvar ein krok, men kunne ikkje finne open eld. Skulle han løyse ut Co<sub>2</sub>-anlagget for å vere føre var? Tvilen gnaga. Han for opp leiderane til styrehuset og fekk sjå bålet på isen. Kroppsspråket viste tydleg ein mann som delvis var letta og inn i h..... forbanna. Det vart ikkje sagt so mykje, men alle, inklusive skipperen, skjønte teikninga.



*Bedøva isbjørn vert heist ombord i Polarstar for nærmare undersøkingar på dekk.*



*Eg laga bål og brente noko rusk på isen, viftene i maskinrommet drog røyklukta ned der.*

### Hyttebygging i Rijpfjorden

Is, og etter is. So langt augo rekk. Polarstar går mot aust, mot Frans Josefs Land. Landet i aust er russisk område, so vi kunne ikkje gå nærmare en 12 sjømil. Vi merkar at sommaren er på hell. Sola står lavt på himmelen.

Vi går vestover att. Vi får eit attersyn med Kong Karls land, og seinare ser vi Nordaustlandet om styrbord. Det vert slakkare is oppover Hinlopenstretet. Vi skal innom Kinnvika med noko utstyr før vi får gjensyn med ein av fjordane i nord, Van Rijpfjorden. Der skal det settast opp ei trekanthytte som skal brukast av bjørneforskarane på vårparten 1978.

Då vi legg stilt i Rijpfjorden er det stilt og varmt i lufta. Vi hjelper Polarinstittuttet med å få byggevarene i land. Den enkle hytta blir bygt på nokre solide drivtømmerstokkar som fundament.

Det blir nokre siste turar i land. Vi låner Carl Gustav'en til Terje Valderhaug som sikkerheit mot isbjørn.

Fjorden har namnet sitt etter den nederlandske navigatøren og kaptein Jan Cornelisz Rijp, fødd cirka 1570. Rijp deltok på ekspedisjonar til Arktis i 1595, 1596 og 1597. I 1596 var han som tidlegare nemnt kaptein på det eine av dei to skipa som oppdaga Bjørnøya og ein del av Spitsbergen. Ved Wordiebukta langt inne i Rijpfjorden blei det etablert ein tysk veirstasjon under den andre verdskriga. Stasjonen var

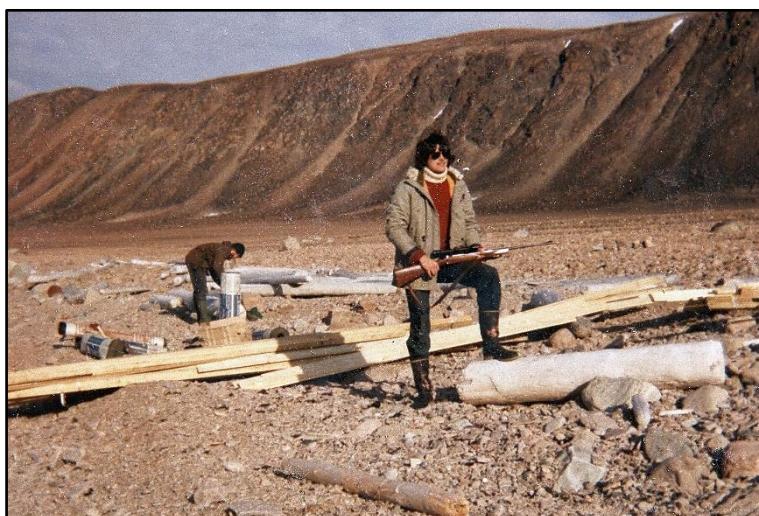


### Hyttebygging.

bemanna frå 1944 til 1945, og dei to bygningane er no rekna som eineståande kulturminne frå krigen. Mot kvelden er hytta halvferdig. Skipper Holstad er på vakt mot omslag i veret. Med so mykje is i fjorden må ein følgje med. Tettpakka drivis i fart kan lett presse ei skute på land.

Neste morgen er det snøstorm i Rijpfjorden. Det blir eit rush for å få hytta ferdig, men vinden løyar heldigvis. Vi blir ferdige med hytta og Polarinstittutts sommarekspedisjon 1977 er med dette over. Sola tittar fram, og Nordaustlandet viser seg, i alle fall for meg, fram i all si prakt i raud kveldssol.

Vi set kurset vestover. Ved Depotodden ser vi is for siste gong. Vidare vestover og sørover langs Spitsbergen er det isfritt.



*Underteikna med gevær. Jørn Thomassen I bakgrunnen.*

# ISHAVSMUSEETS VENNER

## STØTT OSS MED DIN GRASROTANDEL!

Grasrotandelen gir deg som spiller hos Norsk Tipping mulighet til å bestemme hvem som skal motta noe av overskuddet til Norsk Tipping. Hver gang du spiller går inntil 7 prosent av din spillinnsats til den grasrotmottakeren du velger – uten at det går utover din innsats, premie eller vinnersjanse. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i ISHAVSMUSEETS VENNER

-Bli med og støtt vårt arbeid for bevaring og formidling av vår polarhistorie!

Bli Grasrotgiver i dag! Du kan bli grasrotgiver i alle Norsk Tippings kanaler eller ved å sendeSMS «Grasrotandelen 997304527» til 60000



# Lokalbanken med pengedryss over M/S Polarstar

Av Ole-Ottar Karlsen Høgstavoll -  
Vikebladet Vestposten

Då arbeidet med å sikre finansiering til å få kjøpt M/S Polarstar tok til, var ein av Ishavsmuseet sine viktigaste støttespelarar ikkje vonde å be. Sparebanken Møre skaut like godt inn éin million kroner, som lokalbanken håper vil bidra til mange gode opplevingar med den ikoniske båten i åra framover.



*Blid gjeng: Desse fire stråla om kapp med sola om bord i M/S Polarstar tysdag morgen. Dagleg leiar ved Ishavsmuseet Aarvak, Webjørn Landmark, fekk overrekt ein symbolisk sjekk frå Sparebanken Møre, på heile éin million kroner. Frå banken stilte Ellen Kvalsund (t.v.), Leiv Arne Nydal og Hege Karete Hamre, høvesvis banksjef for personmarknaden i Hareid og Ulstein, og assisterande banksjef og banksjef for bedriftsmarknaden på Søre Sunnmøre. Foto: Ole-Ottar Karlsen Høgstavoll.*

– Nok ein gledas dag, sa Webjørn Landmark då Vikebladet Vestposten møtte den daglege leiaren for Ishavsmuseet Aarvak og ein delegasjon frå Sparebanken Møre om bord i den legendariske ishavsskuta tysdag.

Båten ligg no fortøydd ved kai i Brandal, like ved museet.

## Overrekte éin million

Torsdag 12. mai blei kjøppspapira underteikna, og museet sitt datterselskap Veteranskutelaget Polarstar var med det eigar av eitt av landets viktigaste kulturminne. Gjennom selskapet sitt VS Poland hadde Willy Nesset gjennom 15 år

lagt ned eit enormt arbeid og nytta mykje pengar for å berge M/S Polarstar. Den omfattande restaureringa varte i fire år og kosta om lag 21 millionar kroner.

Veteranskutelaget Polarstar fekk kjøpe båten for 7 millionar kroner – og det er på plass avtalar dei neste fem åra til ein sum på 6,2 millionar kroner – som skal gå til drift av båten og betening av lånet dei første åra.

Éin million av desse kronene kjem frå ein viktig støttespelar for Ishavsmuseet Aarvak gjennom mange år, Sparebanken Møre.

### **– Det er her Polarstar høyrer heime**

Tysdag denne veka troppa fleire representantar frå lokalbanken opp i Brandal, for å overrekke den symbolske sjekken til Veteranskutelaget Polarstar. Frå banken stilte Ellen Kvalsund, banksjef for personmarknaden i Hareid og Ulstein, men også Hege Karete Hamre og Leiv Arne Nydal, høvesvis banksjef og assisterande banksjef for bedriftsmarknaden på Søre Sunnmøre.

– Det var veldig viktig for Ishavsmuseet og regionen elles at ein klarte å sikre seg Polarstar, slik at båten ikkje forsvann ein annan stad i landet. Det er her Polarstar høyrer heime. Ei skute som er så viktig for lokalsamfunnet og den felles historia vår. Vi var ikkje i tvil om at vi ville hjelpe til på vår måte, finansielt, seier Leiv Arne Nydal.

– Polarstar er heilt klart med på å gjere Ishavsmuseet meir levande, då skuta skal nyttast i formidlinga av denne rikhaldige historia. Vi er godt nøgde med å vere med på dette, seier Hege Karete Hamre og Ellen Kvalsund.

Pengane frå Sparebanken Møre kjem godt med når båten no skal inn på Vegsund Slip for å klargjerast til vidare bruk.

### **Ein viktig del av den maritime historia**

Museumsleiaren fortel at brorparten av den maritime klynga på Sunnmøre har sitt utspring i nettopp selfangsten, som Polarstar er ein representant for.

– Ishavsskutene danna grunnlaget for mykje av det ein har av maritim industri i regionen vår i dag. Ein skal heller ikkje gløyme at Polarstar ein gong i tida var blant dei første fartøya som blei nytta til oljeleiting, seier Webjørn Landmark.

For Sparebanken Møre har det også vore eit viktig punkt at både Polarstar og Ishavsmuseet har mange frivillige rundt seg, som bidreg til å ta vare på den viktige historia.

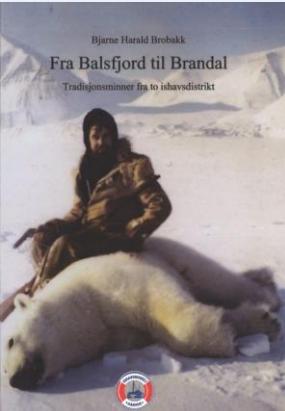
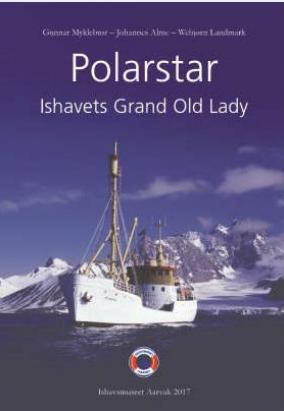
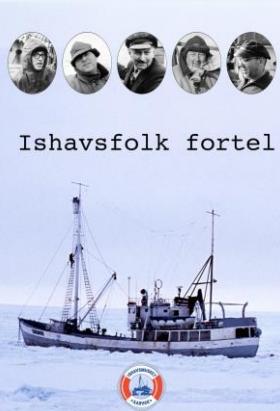
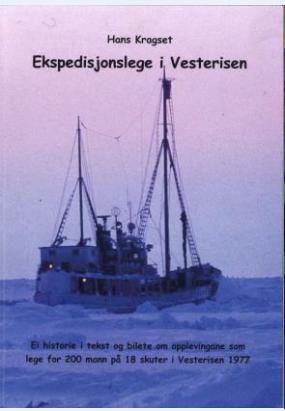
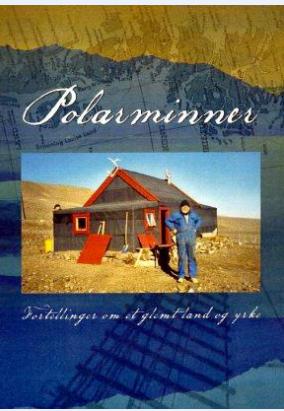
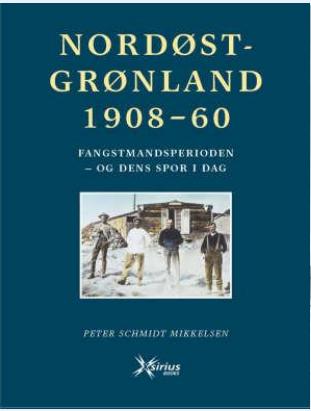
– Vi har vore ein langsiktig støttespelar for museet, og dette er også med på å utvikle Brandal som lokalsamfunn. Vi set stor pris på å få vere med på at denne båten skal få «bu» her i Brandal, seier Ellen Kvalsund.



*Heime: «Polarstar» er no Veteranskutelaget Polarstar, eit datterselskap av Ishavsmuseet Aarvak, sin eide. Skuta er fortøydd i Brandal, og vil bli brukt til mykje forskjellig i tida framover – først og fremst formidling av ishavshistoria. Foto: Ole-Ottar Karlsen Høgstavoll.*

# Besøk vår nettbutikk og sjå vårt store utval av polarbøker!

## No også med ei eiga fane for antikvariske bøker og gåvebutikk.

 <p>Bjarne H. Brobakk Fra Balsfjord til Brandal Tradisjonsnummer fra to ishavsdistrikter</p>	 <p>Gunnar Myklebust – Johannes Alme – Willy Øver Landmark <b>Polarstar</b> Ishavets Grand Old Lady</p>	 <p>Johannes Bjarne Alme <b>Ishavsfolk si erfaring</b> With English summary Boka om is, isens menn, storm og forlis ISHAVSMUSEET</p>	 <p>Ishavsfolk fortel</p>
<p>Frå Balsfjord til brandal kr. 275,- Bjarne H. Brobakk</p>	<p>Polarstar kr. 398,- Gunnar Myklebust</p>	<p>Ishavsfolk si erfaring kr. 398,- Johannes Alme</p>	<p>Ishavsfolk fortel kr. 445,- Ishavsmuseet</p>
 <p>Hans Kragset <b>Ekspedisjonslege i Vesterisen</b> En historie i tekot og bilde om opplevelingen som lege for 200 menn på 18 skuter i Vesterisen 1977</p>	 <p>Ivar Ytreland <b>Polarminner</b> Fortellinger om et glemt land og yksi</p>	 <p><b>NORDØST-GRØNLAND 1908-60</b> FANGSTMANDSPERIODEN – OG DENES SPOR I DAG Peter Schmidt Mikkelsen Sirius</p>	 <p><b>SOGA OM AARVAK</b> ISHAVSMUSEET</p>
<p>Ekspedisjonslege i Vesterisen kr. 175,- Hans Kragset</p>	<p>Polarminner kr. 298,- Ivar Ytreland</p>	<p>Nordøst-Grønland kr. 795,- Peter Schmidt Mikkelsen</p>	<p>Soga om «Aarvak» kr. 298,-</p>

[www.ishavsmuseet.no/nettbutikk](http://www.ishavsmuseet.no/nettbutikk)



Returadresse:  
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28  
6062 Brandal

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



# Nærleik. Lokalkunnskap. Personleg kontakt.

**Derfor er vi tilstades på  
Hareid og vil ha deg som  
kunde.**



Melinda Skeide  
Banksjef  
416 65 873  
melinda.skeide@sbm.no



Turid F. Leknesund  
Autorisert finansiell rådgivar  
915 87 894  
turid.leknesund@sbm.no



Solgunn Røyset Almedal  
Autorisert finansiell rådgivar  
901 49 018  
solgunnroyset.almedal@sbm.no



Sølvi Anita Rekkedal  
Autorisert finansiell rådgivar  
415 64 735  
sølvi.rekkedal@sbm.no

