



ISFLAKET

Polarmagasin fra Ishavsmuseet. Nr. 3— 2023 25. årgang kr. 90,-

Leiar:

«Polarstar», Ishavets Grand Old Lady, har fylt 75 år. Sjølve feiringa kan du lese meir om i denne utgåva av Isflaket.

Det er heller sjeldan at ei ishavsskute oppnår ein slik alder så det var aldri tvil om at dette måtte feirast stort. Sjølve hovudfeiringa var lagt til fredag 25. august til fullt hus. Men feiringa gjekk frå torsdag til søndag, og mange hundre var innom desse dagane, både store og små. Mange kom langvegs frå for å delta og det var kjekt å helse på alle tidlegare mannskapsmedlemar som alle hadde ei historie og fortelje. Blant dei som stod på talarlista var Christian Rieber som har lagt ned ein enorm innsats for norsk selfangst gjennom ei årrekke. Han vart då også takka med ståande applaus etter sitt innlegg. Programleiar Ole Rolfsrud våga seg til å titulere han som «Ishavets Grand Old man».

«Polarstar» har hatt 75 innhaldsrike år. Mang ein gong har det sett mørkt ut, men gong etter gong har skuta overlevd både skruis, brottsjø og planar om opphogging. Ja, til og med to gongar har den vore nær ved å bli opphøgd.

Innhaldsrikt har også dette jubileumsåret vore for skuta. Det har blitt mange dagsturar både i Hjørundfjorden og Geirangerfjorden. Frå Bjørke kom skuta til og med vel heim til Brandal med sel om bord! Jau, den var utstoppa, og ei gåve til Ishavsmuseet frå takknemlege lengst inne i Hjørundfjorden som hadde ei tilknytning til skuta og ishavslivet.

Noko av det som har overraska meg siste åra med desse turane med «Polarstar» er den store interessa og den store tilknytninga skuta har nærast overalt der den kjem til kai. Særskilt etter alle åra på Svalbard er det mange som har vore med anten som mannskap, turist, forskar m.m. Utruleg mange andre har ein kjenning som har vore med, og dei kjem heldigvis om bord og slår av ein ishavsprat.

I sommar har skuta hatt mange turar til Ålesund for å hente cruisepassasjerar for rundtur til Brandal og Ishavsmuseet. Det har ikkje vorte passasjerar på kvar tur, men på mange av dei har

«heile verda» fått oppleve «Polarstar» og Ishavsmuseet. Eg må innrømme eg var spent då ei storfamilie frå Miami kom om bord til oss i Ålesund og ville oppleve skute og museum. Det har kome langt fleire protestbrev en fanbrev til selfangsten frå denne byen. Men dei visste ingen teikn til å vere motstandarar av selfangst, men var storleg imponert over både skute og museum. Alt ifrå lugarane til styrhus og skipper var «amazing». Etter at skipperen hadde formidla av kunnskapen sin frå seglas i både sydisen, frå Svalbard og Grønland, og Beathe hadde guida dei gjennom historia om selfangst og overvintringsfangst, lova dei å reklamere godt i heile Miami... Ei anna familie kom frå Skottland og hadde høyrte om skuta før, og visste at det var der den var bygd for 75 år sidan.

«Polarstar» har på kort tid blitt det som var tanken då Ishavsmuseet tok over skuta; ei forlenga arm for formidlinga av historia vi skal ta i vare. Ei stor takk til alle i det frivillige mannskapet som har stilt opp gjennom ein hektisk sesong, og formidla polarhistorie til alle om bord. Mange av dei som er med i mannskapet har sine eigne erfaringar frå turar i isen. Det er med på å gi «Polarstar-opplevinga» meir autentisk.

Kjære lesar, du har fått i hende Isflaket nr. 3 i 2023. Eg vonar du kan finne noko av interesse frå vår store og stolte polarhistorie også i denne utgåva.

God lesnad.

Brandal 02.10.2023

Webjørn Landmark
Redaktør

Sildefiske

Skutene og fiskebåtane
frå våre grender for vide
omkring. Svalbard,

Bjørnøya, Aust og Vest-
Grønland, Labrador og
enda vidare. Det hende
at karane slo seg lause

ute i verda, men stort sett var det sunnmørsk
kvardag med blodslit og venegnag, solgløtt og
terging.

D/S «Skarbak» av Brandal låg ved den
sunnmørske sildeoljefabrikken i Akureyri på
Nord-Island og leverte sild. Sveitte og skitne,
sommars dag som det var, byttest Gudleik og
Georg – grannegutar heimanfrå – om å trille sild
til bingane. Då kjem det eit reisefølgje frå det
amerikanske turistskipet på hamna gjennom
fabrikkområdet. Dei ser verda gjennom foto-
linsa, som deira vis er, og Georg – tannlaus i
overkjeften, med berre hjørnetennene att –
stiller seg i posisjon med sildetrilla. Gliset er
formidabelt!

-De æ fordi oss æ so pæne de' dei fotografra'
oss, blunkar han til Gudleik.

Men då får han svar:

-Nei, de 'kje fordi du æ so pen'e. Men dei he'
vel aldri før sett kvalros trille sild før!

**

Øyulf

Knut Flø, legendarisk fiskeskipper på eigen båt
sia han var blå ungdom, stod i styrehuset på
«Øyulf» under ei oversegling til Island og stirte
gjennom styrehusruta. Sjøen var tung, og
snøkaven endelaus.

-Dinnje gongen ser'an no aldri ut til å ville gi sej
helder, seier rormannen oppgjeven.

- Nja, i so fall vil dæ no vere fy'ste gongen, svara
Flø.

**

Provet på at ein ishavsveteran tente pengar på
reiarverksemda si, var at han innreia kontor i
kjellaren, kjøpte pengeskap som måtte rekke
heilt i taket, og fekk seg kontorist som snakka
riksmål. Ja, slik heittest det blant bygdefolket i
Brandal før i tida.



Innhald

Minna	side 4
John Giæver til minne	side 11
Viril 75-åring	side 14
Hard kunnskap	side 19
Ishavsvisa og Lars Sundgot	side 51

ISFLAKET

**Polarmagasinet 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

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

www.ishavsmuseet.no

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Flemsøy» 1976. Foto Ragnar
Thorseth

ISSN 1891-9480

MINNA: - Namn på fire svært ulike fartøy, alle brukte i isen:

Av Magnus Sefland

MINNA - bankfiskeskøyta:

Eksisterte 1894 - 1918. Bankfiskeskøyte, bygd av tre, med galeasrigg. Opphavleg framdrift berre med segl. Bygd på Mehus i Hardanger, 57 fot / 39 brutto registertonn. Fartøyet var opphavleg ikkje isforsterka.



Minna, eit av første åra på selfangst. Foto Olaf S. Brandal.

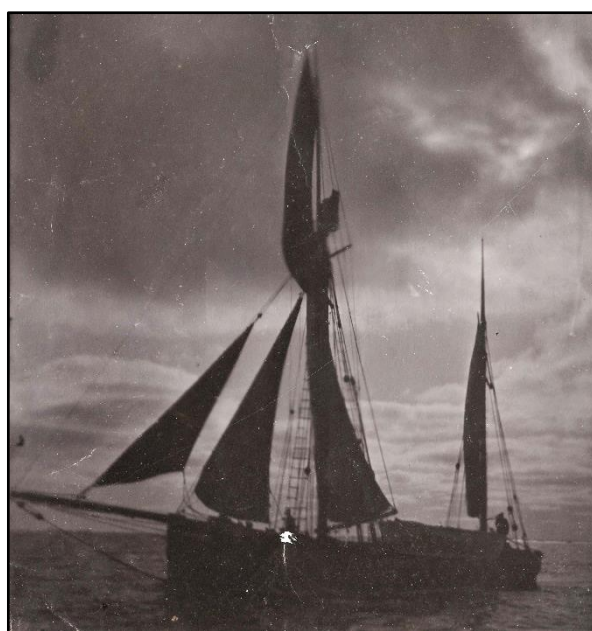
Eigar i 1898 var Peter S. Brandal i Brandal. Det året drog han med *Minna* på selfangst i isen, ein eller annan stad vest for Svalbard. På same tid drog faren, Severin L. Brandal, på selfangst med *Nils Liaaen*, tilhøyrande kjøpmann Peter Thomas Sandborg i Ålesund. Om lag på same tid drog også Jonas Fuglevik frå Ålesund på liknande fangst med *Sleipner*. Desse tre fartøya utgjorde same året starten på selfangst frå Sunnmøre.

I ettertid vart selfangst frå Sunnmøre frå 1898 til ca 1910 kalla 'skøytetida'. Dette fordi fangsten

i stor grad gjekk føre seg frå fartøy av skøyte typen. *Minna* var opphavleg skøyte, og fartøyet hadde skøyteskrog også etter ombygging i 1908. Derimot viser fotografi at *Sleipner* hadde skrog i kuttersasjon. *Nils Liaaen* vart bygd ved Liaaen skipsbyggeri i Ålesund og fekk namn etter båtbyggjaren. Det finst knapt fotografi av fartøyet frå tida rundt pionertoktet til selfangst i isen. Men fotografi frå tida etter at fartøyet var i drift som fraktestartøy tyder på at også *Nils Liaaen* hadde kutterskrog.

Diskusjon om kven av dei tre skutene som var 'først', er av lita interesse. Meir interessant er at Peter S. Brandal med *Minna* starta ei viktig næring på Sunnmøre som strekte seg gjennom mange tiår. Dei to andre skutene frå startåret 1898 – *Nils Liaaen* og *Sleipner* - vart etter få år disponerte til anna verksemd. (Det har vorte fortalt at Jonas Fuglevik var lite komfortabel med avliving av dyr og at det skal ha vore ein av grunnane til at han ikkje heldt fram med selfangst. Elles: Jonas Fuglevik var svigerfar til ishavsskipper Johan Olsen, mangeårig skipper på *Veslekari* (1918)).

I løpet av dei næraste åra var Peter S. Brandal med *Minna* og broren Ole S. Brandal med skøyta *Havfruen* gjennom drivisen og inn til kysten av Aust-Grønland. Der skal dei for første gong ha sett moskusdyr.



Havfruen. Foto Olaf S. Brandal

Truleg meir eller mindre på spøk har det blitt fortalt at dei til å begynne med trudde dei såg gamle-erik – djevelen sjølv. Men skrekken for den vonde må ha gitt seg fort. Dei kom heim med både isbjørnungar og moskuskalvar som vart selde vidare til dyreparkar i europeiske storbyar.

Etter kvart som verksemda betalte seg, kom det til fleire fartøy. Fartøya vart forsterka og utstyrte med maskinell framdrift, noko som gjorde manøvrering i isen lettare. I 1908 gjekk *Minna* gjennom ei omfattande ombygging. Forsterking av skroget og pålagd ishud. Fartøyet vart forlengd til 78 fot / 69 brutto registertonn, og fekk innsett ein compound dampmaskin på 45 ihk. Rundt 1910 kom dei første isforsterka og dampdrivne fartøya inn i fangstflåten på Sunnmøre. Etter ombygging og oppgradering i 1908 føya *Minna* seg inn i denne gruppa.

Etter at Peter S. Brandal gav seg som skipper, var Peder Hjelle frå Dalsfjord og Johan P. Brandal ('Runne-Johan') frå Brandal blant dei som førte *Minna*.

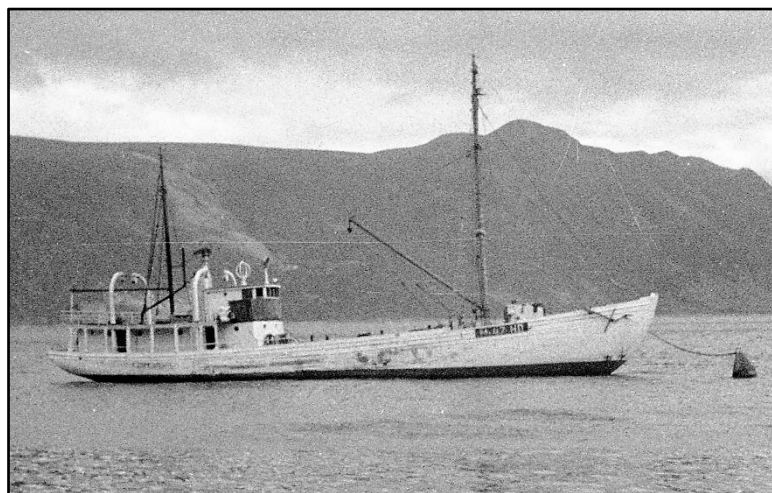
Minna møtte lagnaden i Danmarkstretet i 1918. I isskruing fekk fartøyet så stor lekkasje at berging var uråd. Mannskapet på 12 personar vart tatt opp av *Løftingen*, *Aarvak* og *Signalhorn*.

MINNA – skonnerten:

Eksisterte 1937 – 1971. Bygd ved Smith & Rhuland i Lunenburg, Nova Scotia og levert til tingar som *M. & L. Coaster II*. Treskrog i skonnertfasong. 96 fot / 132 brutto register tonn. Framdrift med Fairbanks-Morse dieselmotor på 150 hk.

Forhistoria til *Minna* som ishavsfartøy var DS / MS *Arktos*: Eigarar var i 1940 Karl Karlsen og Bernt Marø. Etter newfoundlandsfangsten i 1940 gjekk *Arktos* i fraktfart i nordamerikanske farvatn. Der grunnstøytte skuta ved sørkysten av Newfoundland og totalforliste.

Karl Karlsen og Bernt Marø overtok *M. & L. Coaster II* som erstatning for *Arktos* i 1943 og gav fartøyet namnet *Minna*. Dei par siste



Minna. Foto frå Arne Ringstad.

krigsåra var *Minna* i fraktfart i nordamerikanske og mellomamerikanske farvatn.

Minna kom til Norge sommaren 1945 i følgje med *Peter S* og *North Star*. *Minna* hadde med ei mjøllast. (I Brandal gjekk det i lang tid gjetord om den gode brødmaten som vart laga av mjølet som kom frå Amerika med *Minna*). Parteigar Bernt Marø var sjølv skipper på overseglinga. *Polarbjørn* vart igjen i Amerika for å få med seg newfoundlandsfangsten 1946, med Helge Brandal som skipper. Veteranskipper Kristoffer Marø på *Polarbjørn* kom heim med *Minna* og skal på overseglinga ha gjort teneste som messegut.

I 1947 vart *Minna* overført til Martin Karlsen i Brandal og fekk norsk fiskerimerke M 47 HD. (Dette kan ha hatt ein viss samanheng med at Bernt Marø på den tid planla bygging av ny skute: *Eskimo*, saman med Erling Breivik).

Første tida etter andre verdskrig var *Minna* i fraktfart under gjenoppbygginga av Finnmark og Nord-Troms etter den tyske nedbrenninga mot slutten av krigen. Skipper Ingolf Røren og styrmann Bernt R. Brandal ('Emma-Bernt'). Etter ei tid vart sistnemnde avløyst som styrmann av namnebroren Bernt A. Brandal ('Runne-Bernt') for ei kortare tid.

I perioden 1946-62 var Ingolf Røren fast skipper. Somrane i dette tidsrommet var *Minna* i oppdrag på Svalbard og ved Jan Mayen for Norsk Polarinstitut. Sjølv om *Minna* vart



Skipper Ingolf Røren på Minna. Foto frå Leif Hareide.

innkjøpt som erstatning for den forliste ishavsskuta *Arktos*, var ikkje *Minna* i Svalbard-perioden utstyrt for å gå i is. Somrane med størst aktivitet gjorde *Minna* opp til fire turar til Svalbard i sesongane. På turane formidla *Minna* post til/frå både Bjørnøya og Jan Mayen.

Til ekspedisjonane ønskte Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser/Norsk Polarinstitut (Instituttet fekk nytt namn og utvida målsetjing i 1948) helst å bruke marinefartøy, særleg til opplodding ved Jan Mayen. Då det ikkje let seg gjere, vart *Minna* ei slags spareløysing. For instituttet var det om å gjere å utnytte budsjettmidlane best mogleg.

I 1951 fekk *Minna* ny motor, ein Crossley. Denne motoren var det vanskar med. Derfor fekk *Minna* allereie i 1952 ny motor igjen, også den ein Crossley, på 300 hk, og ein del anna nytt utstyr. Om lag på same tid fekk skuta radar. Det gjorde at leiga av skuta gjekk opp – til ekstra bekymring for dei økonomiansvarlege i instituttet.

Minna var tenestefartøy då Isfjord radio i 1946 vart reetablert etter krigen. Skuta var under

første del av arbeidet også innkvartering for arbeidarane.

Etter ombygging i 1952 var der lugarplass til 14 mann forut. Ein del av lasterommet – lengst framme i rommet – var meir eller mindre provisorisk innreidd med soveplassar. Skuta hadde to nedgangskapper på forskipet – ei framfor masta, til ruffen, og ei bak masta, til lasterommet. I lasterommet vart det for Svalbard-turane arrangert køyplassar for åtte mann.

I blant omfatta Svalbard-ekspedisjonane så mange personar at somme av deltakarane måtte reise til og frå Svalbard med kolfraktesfartøya. Framkomne til Svalbard var det *Minna* som frakta dei rundt til stader der forskingsarbeid skulle utførast. Dette let seg gjennomføre når andre hadde gått på land på sine destinasjonar og det var ledig plass om bord i *Minna*.

Dei årlege Svalbard-ekspedisjonane vart som regel utrusta i Ålesund og Åndalsnes, det siste fordi både ekspedisjonsfolk og utstyr ofte kom med jarnbana frå Oslo. Ei anna innlastingshamn var Namsos, særleg når skuta skulle ha med trelast. Elles var Harstad ofte utseglingsstad for Svalbard-turane.

Frå 1952 – i dei store åra for vintersildfiske på vestlandskysten på 1950-talet – var *Minna* i bruk som snurpar. Med Ingolf Røren som skipper og Sverre Moldskred, eigar av bruket, som notbas.

Sommaren 1952 miste *Minna* ein mann under Svalbard-ekspedisjonen. Ein matros fall i sjøen i Longyearbyen og vart aldri funnen, trass i omfattande sokning.

I 1954 vart *Minna* forlengd 2,90 meter til 105,5 fot ved Søren Frostads verkstad i Tomrefjord.

1956 vart *Minna* overført til Martin Karlsen AS, Brandal. Truleg som del av omorganisering av Karlsen-reiarlaget.

Hausten 1958 vart styrehuset ombygd og utvida. Arbeidet vart utført ved kai i Brandal.



Minna på oljeleiting. Foto Trygve Hellesøy

Minna og skipper Ingolf Røren var parhester i teneste for Norsk Polarinstitutt gjennom halvtanna tiår - i så trufast teneste at dei begge gav opphav til stadnamn på Svalbard: Minnaodden og Rørenbukta. Like eins har ein banke ved Jan Mayen fått namn etter Ingolf Røren.

I 1960 var *Minna* gjennom ei omfattande oppgradering og ombygging hos Rolf Rekdal i Tomrefjord. Skuta vart utstyrt for selfangst: forsterka, med ishud og baugklavar. Etter denne oppgraderinga vart *Minna* overført til Karlsen Shipping Co Ltd i Halifax – tilbake til Karl Karlsen. Verksemda var oljeleiting, skjellskraping og småkvalfangst – og frå 1961 selfangst. Ingolf Røren heldt fram som skipper til sommaren 1962. Deretter overtok Laurits M. Brandal, Torbjørn Jakobsen og Per Lyngvær.

Per Lyngvær var opphavleg kvalfangar frå Aukra. Laurits M. Brandal ('Smotte-Lall') var frå Brandal. I 1939 var han fangstmann på *Polaris*. På veg til Newfoundland møtte dei norske skutene orkan i Nord-Atlanteren. Tre nordnorske skuter fekk stor skade i orkanen og gjekk ned, *Nyken* med heile mannskapet. Laurits var med og rodde fangstbåten frå *Polaris* som tok opp folk frå vraket av *Saltdalingen*.

I oktober 1942 var Laurits med *Polaris*, som frakta flybensin i krigsteneste. Ved Resolution Island i det nordlege Canada gjekk bensinlasten



Minna som vrak på Vest-Grønland. Foto Terje Valderhaug

i lufta og *Polaris* enda sine dagar. Ved det forliset berga Laurits seg i nett den same fangstbåten som han få år tidlegare hadde vore med på å ro for å berge folk frå *Saltdalingen*.

Etter at *Minna* var tilbake i Canada og andre hadde tatt over skuta, førte Ingolf Røren blant andre *Polarstar* på ekspedisjonsoppdrag på Svalbard.

I 1971 var *Minna* på ekspedisjonstur til Vest-Grønland. Skipper var Per Lyngvær. På den turen oppstod det brann i maskinrommet. Skuta var då i farvatna ved Færingehavn. Skuta fekk så stor brannskade at ho vart kondemnert. Restane av vraket var lenge å sjå i strandkanten utanfor Færingehavn.

VARLA DAN / WARLA / MINNA – det isforsterka stålskipet:

Eksisterte 1960-1974, med namnet *Minna* 1972-1974.

Reiarlaget J. Lauritzen Lines i København fekk bygd ei rekkje laste- og passasjerfartøy, isforsterka med tanke på fart i isfylte farvatn, særleg i Austersjøen og ved Grønland. Desse fartøya hadde **Dan** som siste lekk i fartøynamna. Mange av fartøya vart bygde ved Aalborg Værft i Ålborg og fekk framdriftmaskinar frå Burmeister & Wain i København. Dei fleste av båtane var organiserte i selskapet Ocean AS og registrerte i Esbjerg.



Varla Dan laster ved Grønlandsk handels plads 1961. Foto Anker Rønberg.

Mange av Lauritzen-fartøya hadde raudmåla skrog. Dei skulle vere lett synlege i isen. Fartøya hadde raud skorstein med eit kvitt, horisontalt band på midten. J. Lauritzen sine initialar i kvitt var plasserte med J over og L under det kvite bandet. Slik minte skorsteinsmerka litt om det danske flagget.

Eit hovudmønster i drift av Lauritzen-båtane var trafikk i finsk farvatn om vintrane og ved Grønland om somrane. Begge fartsområda trong isforsterka skrog, stor maskinkraft og kapasitet for både passasjerar og last. I tillegg vart Lauritzen-båtar også nytta til ekspedisjonar i Antarktis.

Ein kjend Dan-båt var *Kista Dan* (1952). Båten var ved Nordaust-Grønland i 1955 og hjelpte til med å evakuere folk frå *Jopeter*, då denne vart innestengd i isen og miste propellen - og måtte forlatast der, oppgitt som tapt. *Kista Dan* vart seinare overtatt av Karlsen Shipping Co Ltd i Halifax og fekk namnet *Martin Karlsen*. Ein annan var *Magga Dan* (1956), som deltok i The Trans-Antarctic Expedition 1956-58.

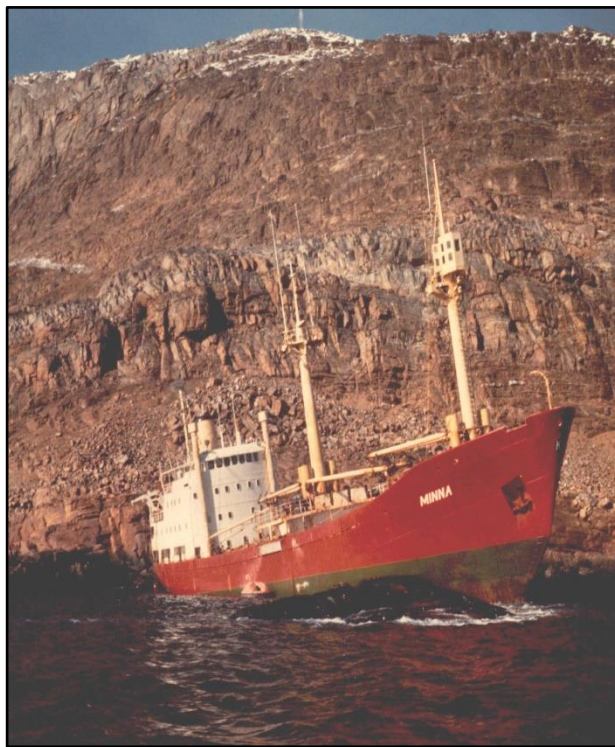
Varla Dan vart bygd ved Pusnes MV i Arendal og levert til Lauritzen / Ocean i 1960. *Varla Dan* skal ha vore lik *Perla Dan* i same reiarlag, som vart bygd ved same verkstad året før. Begge fartøya hadde dimensjonane 275 fot lengd og tonnasje 2675 tdw. Framdrifta var for begge Burmeister & Wain på 2020 bhk. Begge fartøya

fekk isbrytarbaug, isfinnar, iskniv og oppfylte finsk isklasse A. Fartøya fekk lugarplass til 12 passasjerar.

I 1970 vart *Varla Dan* seld til reiarlaget AS Nordfart, korresponderande reiar Waldemar Høglund, i Mariehamn på Åland. Namnet vart endra til *Warla*. Dei nye eigarane rekna truleg farøyet som godt eigna til å forsere vinteris i Austersjøen.

I 1972 vart *Warla* seld til Karlsen Shipping Co Ltd i Halifax. Fartøyet fekk namnet *Minna* og vart det tredje som bar det namnet. *Minna*-namnet hadde vorte ledig året før ved at *Minna* frå 1937 hadde vorte brannskadd og kondemnert.

Minna fekk ikkje så lang teneste for Karlsen i Halifax. Mykje av tida var *Minna* knytt til BIO (Bedford Institute of Oceanography). Men fartøyet var også i bruk på selfangst, med Per Lyngvær som skipper. Det må ha vore eit stort og heller upraktisk fartøy til å ta seg fram i isen med. Men til gjengjeld med stor lastekapasitet.



Minna den tredje. Ex Warla og Varla Dan.

Under oseanografisk arbeid for BIO grunnstøytte *Minna* ved Resolution Island i det nordlege Canada i august 1974. Skuta hadde lite last om bord og var nokså lettflytande, med stort vindfang. Vind dreiv *Minna* inn på eit skjer.

Vitskapsfolk og ein del av mannskapet vart evakuerte med helikopter. Navigatørane og maskinfolka var igjen for å hjelpe til med å berge fartøyet. Forsøk med tilkalla taubåt på å dra havaristen av grunnen mislykkast. Slepar slitna fleire gonger, og til slutt vart den avslitne sleparen vikla inn i havaristen sin propell. Før berging kunne gjennomførast, vart *Minna* riven av grunnen av ein storm og totalforlist. Også dei siste gjenverande om bord vart berga.

GRÄNGESBERG / ÖSTERGARN / MINNA / POSEIDON II – den isforsterka redningskryssaren i stål:

Bygd ved G. de Vries Lintsch Werft i Nieuwendam, Nederland og levert til det svenske Sjöredningsselskapet i 1958. Lengd 22.21 meter (ca 74 fot), 88 brt. Framdrift: 1958: 4 x Volvo diesel. - 1984: 2 x Volvo diesel med til saman 680 hk. Brukt som isbrytande redningskryssar i Austersjøen. Hadde namnet *Minna* 2005-2007. Eksisterar framleis.

Fartøyhistorikk frå Norsk Forening for Fartøyvern: 'Medlemsmatrikkel 2010':



Poseidon II. Foto frå Norsk Forening for Fartyvern.

'Fartøyet ble bygget som svensk redningskrysser 'Grängesberg' i 1958 i Nederland. Midlene ble skaffet til veie ved en donasjon fra Trafikaktiebolaget Grängesberg. Fartøyet tjenestegjorde som isbrytende

redningskrysser i den nordlige del av Østersjøen. I 1984 fikk fartøyet en total oppgradering med nye motorer og nytt overbygg. Den fortsatte i tjenesten fram til 2005, senere med navnet 'Östergarn'. Deretter ble fartøyet solgt til Ålesund, omdøpt til 'Minna' og gikk ekspedisjoner bl. a. til Grønland. I 2007 ble fartøyet kjøpt av Baatskolen Poseidon II ved Jan Welde i Stavanger og omdøpt til 'Poseidon II'. I dag brukes 'Poseidon II' som skoleskip og til kulturformidling'.

Tilhaldet i Ålesund – med namnet *Minna* - varte i to år. Eigar dei åra var selskapet Breisund (John I. Myklebust). I 2006 vart båten leigd av ei privat gruppe ishavsentusiastar til ein ekspedisjon til Nordaust-Grønland. Med på turen var fleire etterkomarar etter fangstmenn som overvintra i området i mellomkrigstida. Arrangør, ekspedisjonsleiar og maskinsjef på turen var Ole-Chr. Røren frå Brandal. Skipper var Audun Gården frå Hareid. Begge hadde tidlegare segla på Aust-Grønland i kommersiell verksemd.



Minna ved Nordaust-Grønland 2006. Foto Ole Christen Røren.

REFERANSAR:

Informantar: Arnljot Brandal; Audun Gården; Henrik Landmark; Webjørn Landmark; Einar Olsen; Jan Anders Ommundsen; Ole-Christen Røren; Per Lyngvær (Informasjon via Ole-Chr. Røren).

Notat: Ole-Chr. Røren: «MINNA» LLPI'. Notat oktober 2007. Basert på fartøyet si skipsdagbok.

Sjøforklaring: Sjøforklaring (*Minnas* forlis). Halifax, Nova Scotia, 17.09.1974. Via Ole-Chr. Røren.

Katalog: Norsk Forening for Fartøyvern, ved Kåre Nordgård: 'Medlemsmatrikkel 2010'.

Litteratur:

Barr, S. 2003. *Norway – A Consistent Polar Nation?* Oslo. Kolofon.

Nordanger, T. 1980. *Dramaet I Nord-Atlanteren. Februar 1939*. Bergen. Nordanger Forlag,

Orheim, O. m. fl. 2003. *The Place Names of Svalbard*. Norwegian Polar Institute.

Ottesen, J. 1999. *Ishavsskuter*. Ulsteinvik. Fotoarkivet.

Ottesen, J. 2000. *Ishavsskuter II*. Ulsteinvik. Fotoarkivet.

Ottesen, J. 2007. *Skuter på selfangst*. Ulsteinvik. Fotoarkivet.

Vollan, O. 1951. *Ishavsfart*. Oslo. Alb.Cammermeyers Forlag.

Nettet:

Rasmussen, S. 'Dansk Polarfart 1915-2015'. (Slægtforskernes Bibliotek. DIS-Danmark).

'Polarhav'. Nettstad, ved Ole-Chr. Røren.

Ishavsmuseet Aarvak: Skuteregister.

Wikipedia.

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

700 37 900

www.aasenbil.com

JOHN GIÆVER jr 1940 – 2023

Med John Giæver junior sin bortgang har Ishavsmuseet Aarvak mist ein god støttespelar. John Giæver junior var son til John Schjelderup Giæver (1901-1970), fangstmann, ekspedisjonsleiar og forfattar, og kona Oddbjørg f. Jacobsen (1917-1980).

Med slik bakgrunn var interessefelt og livsløp i stor grad staka ut: fly, fartøy og ishav. Av utdanning og yrke var han flyteknikar og fagorganisasjonsmann i Parat, ein arbeidstakarorganisasjon tilslutta YS. Han var ein sosial og prateglad mann. Vi vil tru at han ikkje var av dei lettaste å møte som motpart i tøffe forhandlingar.

John senior drog frå landet i 1940 – då John junior var berre nokre månader gammal. Han såg far sin igjen først som femåring. John senior vart etter krigen kontorsjef i Norsk Polarinstitutt. John var ekspedisjonsleiar på den norsk-svensk-britiske Maudheim-ekspedisjonen i Antarktis 1949-1952. John junior var igjen utan kontakt med far sin i alder frå ni til tolv år. På 1950-talet var John senior ekspedisjonsleiar på dei årlege avløyingssturnane til Nordaust-Grønland med *Polarbjørn* (1950).

John junior var med på ekspedisjonane som dekksgut på *Polarbjørn* somrane i åra 1955, 1956 og 1957. Der var mykje å oppleve for ein realskuleelev. Han var saman med skipperane Henrik Marø og Bernt A. Brandal, islos Martin Pedersen og fangstreiar Hermann Andresen. Skipperveteranen Kristoffer Marø var med eitt av dei nemnde åra i ein kombinasjon av turist og kjentmann. Sokneprest Monrad Norderval frå Ålesund – ‘ishavspresten’ – var med på forlisturen i 1957 som passasjer. Mykje ishavshistorie samla.

Men John var sjølv med på å skape ishavshistorie. I 1956 var han med på å gjere *Jopeter* klar for sleping heim, etter at skuta året før måtte forlatast i isen utan propell og



John Giæver 1940-2023, her på Minna ved Nordaust-Grønland 2006. Foto Ole Chr. Røren

overvintra heilt på eiga hand. I 1957 var han med på forliset med *Polarbjørn* i same farvatnet.

John skal – så langt vi veit – ha vore med på å stifte ein klubb for swingdans i Oslo. I privatlivet opplevde han å bli enkemann i ung alder, med ansvar for tvillingar. Han brukte etter kvart fritida si i eigen motorbåt på Oslofjorden og i tilgrensande farvatn. Han reiste mykje og heldt foredrag om faren sitt opphald på Maudheim og sine eigne opplevingar på Aust-Grønland.

Mange år seinare var han tilbake til Aust-Grønland. I 2006 med på den private ekspedisjonen med redningskryssaren *Minna* til Nordaust-Grønland. Fleire av deltakarane på turen var etterkomarar etter folk som overvintra på fangst i området i mellomkrigstida. I 2013 var han med på ein liknande ekspedisjon med *Hagbart Waage* til Sørøst-Grønland. Delvis med den same kameratgjengen på begge turane.

Far John senior sitt opphald på Maudheim i åra 1949-1952 lokka John junior til Antarktis. Han besøkte med eit for oss ukjent turistskip vestkysten av Antarktishalvøya, til om lag same sørlege breiddegrad som faren oppheldt seg på under Maudheim-opphaldet.

Eg møtte John junior første gong under eit studieopphald i Oslo i 1995. Gjennom nokre mellomledd kom eg over at han på 1950-talet var med på grønlandsekspedisjonane med *Polarbjørn* som dekksgut. Eg ringde og fortalde at eg hadde ein fot innanfor Ishavsmuseet i Brandal og meinte at han måtte ha vore med på *Polarbjørn*-forliset i 1957. – Jau, det stemte – og så prata han så å seie utan avbrot langt opp mot ein time i samanheng. Nokre veker seinare besøkte eg han heime på Rykkinn og gjorde eit intervju med han i opptak for Ishavsmuseet. Han innleidde samtalen med å fortelje om *Polarbjørn* (1919). Rekna tilbake frå fødselsdagen sin 11.04.1940 meinte han at han måtte ha vorte unnfanga om bord i *Polarbjørn* på grønlandsekspedisjonen i 1939, der faren var ekspedisjonsleiar og mora gjest på turen.



John Giæver jr. frå eit av mange besøk ved Ishavsmuseet. Her overleverer han kraggeværet til far John Giæver i gåve til Ishavsmuseet ved Webjørn Landmark i 2018.

Mora Oddbjørg Giæver skreiv dagbok på turen. John junior har overlate utdrag frå dagboka til Ishavsmuseet.

Giæver-familien kom frå Nord-Norge. John senior vart fødd i Tromsø - sonen rekna seg som ekte oslogut frå Vika. På grønlandsturen med *Hagbart Waage* skal John ha vorte venskapeleg erta med at han var ein pappagut frå finaste Oslo vestkant. Det skal han ha distansert seg frå i klare ordelag. Han var ekte vikagut: jordnær og liketil. Slik også i språkbruk, blant anna i omtale av tidspunkt for flyavgangar: ‘kjerra går’ klokka det og det.

Frå dei ulike ekspedisjonane som faren hadde vore med på overtok sonen ein del effektar av polar interesse. Med tanke på bevaring av effektane for framtida stod han overfor eit dilemma: Tromsø eller Brandal. Sjølv var han såpass mykje i Brandal/Ålesund i samband med utrusting for grønlandsturane på 1950-talet – og i samband med utrusting for turane med *Minna* og *Hagbart Waage* at somme av dei aktuelle gjenstandane vart leverte til Ishavsmuseet i Brandal. Dessutan: Som den svært veltalande mann John Giæver junior var, samla han fulle hus med sine foredrag på ishavskveldane i Ishavsmuseet.

Fred over John Giæver junior sitt minne.

Magnus Sefland.



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

*- PE produksjon - skrog - seksjoner - alle type konstruksjoner - sport
/fritid - trykksaker*

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

Flott feiring av ein viril 75-åring

Av Anne Gry Eilertsen

Vikebladet Vestposten

Feiringa av *Polarstar* på Ishavsmuseet fredag kveld var storstilt. For mange var nok helsinga frå den 98 år gamle heidersgjesten Christian Rieber høgdepunktet. Han var minst like vital som sjølve skuta, men så har han no tatt ei skei med selolje kvar morgon i 50 år.

Journalist og utflytt brandøling Ole Rolfsrud leia festkvelden. Han var ledig og lett i stilen, og let intervjuobjekta sine få skine. Teltet var stappfullt, og dei som tala var fulle av lovord om skuta, dugnadsgjengen og Ishavsmuseet.

– I dag skal vi feire ein viril 75-åring. *Polarstar* har kanskje aldri hatt det betre. Ishavets grand old lady blir no pleia i Brandal og får seg litt olje i ny og ne, sa Rolfsrud, og fekk latter frå salen.

Han slo fast at *Polarstar* hadde ikkje eksistert i dag viss det ikkje var for iherdige folk. I første omgang Bjarne Brandal, Lars Brandal og Jarl Brandal.

– Seinare av ein galen entusiast frå Nesset, Willy Nesset, som i 2008 tok over skuta, sende ho til verkstad i Polen der ho vart perfektjonert til fingerspissane samtidig som Nesset sprengde sitt eige budsjett, la Rolfsrud til og gav ordet til ordførar Bernt Brandal.

Vågemot, ishavsimperialisme og gründervilje

Han tok utgangspunkt i at ishavsneringa i Brandal starta i 1898 og at historia fortel om både vågemot, ishavsimperialisme og gründervilje.

– Ishavsfolka har vore med på å sikre fiskerettar for Noreg blant anna på Svalbard og Jan Mayen, og neringa deltok alt i 1964 i oljeleting. Fiskebåtane har vore sentrale i uminnelege tider. Frå små opne båtar til sunnmørsåttringen, seglbåtar, dampmaskin, petroleum og til verdas fremste offshoreskip. Kva hadde den norske stat



Ole Rolfsrud var lett og ledig i stilen som programleiar. Foto Anne Gry Eilertsen

vore utan hjelp frå ishavsfolket, sa ordføraren, som peika på at *Polarstar* er eit symbol på utvikling og innovasjon.

Fram på scena kom Else Karlsen, Oddvar Bigset, Stian Brandal, Gro Brandal (dotter til Bjarne Brandal), Lars Brandal, Tore Brandal (son til Jarl Brandal), Willy Nesset, Webjørn Landmark, Johan Veiseth og Christian Rieber, som alle, kvar på sin måte, har vore med på å berge *Polarstar*. Alle fekk blomster og ros av ordføraren for innsatsen sin.

Helsing frå Karsten Warholm

Deretter tok Ole Rolfsrud over og kunne fortelje at det var kome inn helsing frå ein kar som akkurat no er i Budapest: «Til lykke med 75-årsjubileet. Takk til alle som står på for å formidle ishavshistoria. Helsing Karsten Warholm», las Rolfsrud opp - og la til:

– Den karen veit kvar han kjem frå!

Karsten Warholm er oldebarnet til den legendariske ishavsskipperen Kristoffer Marø.

Seinare i programmet vart det også lese opp helsing frå blant andre polfarar Børge Ousland.

Polfarar Bernt Rotmo var til stades under feiringa, og helsa også.



Ordførar Bernt Brandal overrekte blomster til Johan Veiseth, Oddvar Bigset, Lars Brandal, Tore Brandal (son til Jarl Brandal), Gro Brandal (dotter til Bjarne Brandal), Else Karlsen, Christian Rieber, Stian Runne Brandal, Webjørn Landmark og Willy Nasset, med takk for innsatsen deira. Foto: Anne Gry Eilertsen

Kristoffer Marø som fekk ideen

Journalist Gunnar Myklebust, som blant anna har skrive boka «Polarstar - ishavets grand old lady», tok publikum med på ei interessant reise gjennom skuta si historie. Den starta med at nettopp Kristoffer Marø, under eit opphald i Halifax, fekk ideen om byggje ei ishavsskute i stål. Han tok med seg ideen heim - og sjølv om mange var skeptiske, fekk han reiarlaget Martin Karlsen med seg på laget. Ei ishavsskute i stål, og med fryseri om bord, var ei stor nyvinning og gjorde skuta i stand til å drive året rundt, mellom anna som frakteskute for grønnsaker, bær og dynamitt.

I kortversjon er historia vidare at *Polarstar* i 1998 vart seld til Olav Godø og at Bjarne Brandal i siste liten fekk berga henne frå å bli til spikar.

Han fekk med seg Jarl Brandal og Lars Brandal, og det vart sett i gang eit storarbeid med renovering. I åra 2005, -06 og -07 var ho i Vesterisen, men så vart det slutt.

Deretter tok Willy Nasset over i 2008, og resten av historia er kjend.

Etter foredraget til Gunnar Myklebust entra Eldar Hareide, Eileen Hareide og Ronald Øvrelid podiet og song Brandal sin eigen «nasjonalsong», Inga Skarbakk si «Ishavsvise». Vakkert på alle måtar.



Eileen Hareide Brandal, Eldar Hareide og Ronald Øvrelid framførte «Ishavsvisa».

– Ta vare på eldsjelene

Svein Harberg, 1. visepresident på Stortinget, var blant dei inviterte gjestene. Han er tidlegare leiar i kulturkomiteen og kunne fortelje at han kvar dag fekk inn fleire hundre mailar frå folk som bar fram ønske.

– Men var det frå to med W-ar i namnet, var det berre å svare med ein gong. For eg lærte meg fort at dei to aldri gav seg likevel.

Harberg var også den som avduka statua av Petter S. Brandal for nokre år tilbake.

– Då tenkte eg, jøss for nokre galningar. I dag hadde kanskje nokre av desse ishavsfolka fått seg timar hos spesialistar. Men dei fekk det til. Ishavshistoria kunne ha stoppa då det vart slutt på selfangsten, men eldsjeler med stayer-evne kom inn og har dokumentert historia for ettertida. Ta vare på eldsjelene, sa Harberg.



Svein Harberg, 1. visepresident på Stortinget, understreka kor viktig det er med eldsjeler. Foto: Anne Gry Eilertsen

Kjell Sandli, honorær konsul for Polen, kunne fortelje at ambassaden er fullt oppdatert om kva som har skjedd med *Polarstar* etter at ho kom frå verftet i Stettin, og han håpte skuta skal få minst 75 år til med saltvatn under kjølen.

Om eksplosjon, fall over bord og for lite oksygen

Opp på podiet og ned i ein djup skinnsofa intervjuar Ole Rolfsrud Arnt Skinnes, Marit Karlsen Brandal, Terje Valderhaug og Knut Kvammen, som alle har vore med *Polarstar* i isen.



I sofaen med Ole Rolfsrud om livet på Polarstar. Frå v. Knut Kvammen, Marit Karlsen Brandal, Arnt Skinnes, Terje Valderhaug og Ole Rolfsrud. Foto: Anne Gry Eilertsen

Rolfsrud ville vite korleis det lukta om bord i skuta, kva slags HMS-reglar der var og om det vart snakka om transedebatten på overfarta.

Det vart ein lett og ledig samtale. Skinnes fortalde om då han ei natt på vakt fall over rekka og vart liggande på eit isflak og sjå på stjernene. Føtene visna heilt vekk, og han vart berga i siste liten. Kvammen fortalde blant anna om då skuta gjekk med dynamitt saman med to andre skuter, og dei eine gjekk i lufta. Valderhaug, som var maskinist om bord, fortalde at han i yngre dagar var svært sjøsjuk og at han under ein overfart spydde frå Noreg til Island medan han skrella poteter.

Marit Karlsen Brandal, oldebarnet til Peter S. Brandal og barnebarnet til Martin Karlsen, fekk mønstre på *Polarstar* som «maskinpike». Valderhaug var sjefen hennar. Ein dag ho var nede i maskinen åleine ei lita stund, oppdaga Valderhaug at ho var i ferd med å sovne då han kom ned.

– Då var han mykje strengare enn vanleg. Han ropte «kom deg opp og ut på dekk». Det var for lite luft i maskinrommet, og eg måtte ha luft fort, fortalde Marit, som også nytta høvet til å skryte av skipper Johan Holstad. Ein mann med ei tøff framtoning, men veldig omsorgsfull, kunnskapsrik og snill, sa ho.

Då *Polarstar* kom tilbake frå Polen komponerte Per Arne Brandal «Polarstarvalsen». Dessverre døydde Per Arne brått tidlegare i år. Det vart Ronald Øvrelid som underheldt publikum med den vakre songen.

– Eit viktig nasjonalt museum

Olav Orheim, styreleiar for Fram-museet, understreka at Ishavsmuseet Aarvak er eit viktig, nasjonalt museum - og han vona politikarane forstod dette. Det er ikkje skrivi så



Olav Orheim meiner Ishavsmuseet er eit viktig nasjonalt museum. Foto Anne Gry Eilertsen

mykje om selfangst, mykje meir om overvintrarane. Fram-museet har fått alle dagbøkene til Roald Amundsen over på data, og Orheim meinte det er viktig at Ishavsmuseet gjer det same med dagbøker dei har liggande frå ishavsfolk. - Fram-museet kan gjerne hjelpe til, sa han.

Det som kan kallast «rosina i pølsa» vart gøymt til slutt denne festkvelden. Ingen i salen kunne

la vere å bli imponert over Christian Rieber (98) frå selskapet Rieber i Bergen.

Programleiar Ole Rolfsrud kalla han «Selfangstens grand old man», ein kar som hadde kjempa for selfangstnæringa i alle dei år. I løpet av eitt år mottok Rieber 250.000 kort der han vart kalla dei styggaste ting og truga på livet fordi han dreiv med selfangst.



«Ishavets grand old man», 98 år gamle Christian Rieber, saman med Willy Neset. Foto: Anne Gry Eilertsen

– Selfangst kunne framleis ha vore ei livskraftig næring

– Det er høgtid for meg å vere tilbake i Brandal, og det er imponerande at dugnadsfolk har klart å ta vare på *Polarstar*. Fangstfolk i isen hadde eit både hardt og farefullt arbeid, og vi må aldri gløyme at det var primærnæringane og selfangsten som la grunnlaget for den velstanden vi har i dag. Eg vil seie at dei beste åra mine var dei 10 åra etter 2. verdskrig. Då var eg ung og sterk og følte eg kunne flytte fjell. Krigen hadde lært oss kva fridom og fellesskap betydde. *Polarstar* er også eit døme på internasjonalt samarbeid. Det sat toppfolk i det internasjonale Selfangstrådet, og det vart samarbeidd med Russland og Canada. Kontrastane er store til det som skjer i dag, sa Rieber, som saknar politikarar som tek raske avgjerder.

– Forfedrene mine skulle byggje ein barneheim. Dei bestemte seg ein torsdag, og måndagen byrja gravebeidet på tomte. I dag kan det gå årevis før løyva er på plass.

Rieber sa at hadde det ikkje vore for alle protestane mot selfangstnæringa som til slutt la næringa i grus, kunne selfangstnæringa framleis ha vore ei livskraftig næring som skapte inntekter og arbeidsplassar i landet.

– Noreg kunne ha vore verdsleiar. Det er trist at ei så flott næring vart riven bort av ein uvettig kamp. *Polarstar* er med på å minne nye generasjonar om ei stolt historie og næring, sa Christian Rieber.

Då han gjekk ned frå talarstolen fekk han ståande applaus.

Willy Nettet stod for avslutninga på den flotte kvelden. Han takka både dugnadsfolka, venneforeninga, næringslivet og institusjonar som hadde støtta arbeidet med å restaurere *Polarstar*, og han overrekte eit kveldsfoto av ein opplyst *Polarstar* som gåve frå seg og familien hans til styrar Webjørn Landmark.



Frå v. Webjørn Landmark, Willy Nettet og foredragshaldar Gunnar Myklebust. Foto: Anne Gry Eilertsen

Plukkfangst:

Stor sælfangst

Et bjerget skibsmandskap.

Sælfangeren «Gjallarhorn» kom igaar ind hertil med fuld last 1400 storsæl.

Den hadde med skipper og en del av mandskapet paa sælfangeren «Polheim», som forliste i Danskestrædet den 3. juli ved at fartøiet blev brutt i stykker av isen. Mandskapet blev reddet av sælfangeren «Isbjørn». «Polheim» hadde ved forliset en fangst av 500 sæl. «Polheim» var en prægtig skute, og dens forlis vil være et stort tap for vor sælfangst.

Paa henvendelse til «Gjallarhorn» erfarer «Aalesunds Avis» at fangsten nu i Danskestrædet er ganske ujevn. Enkelte baater hadde slet ingen fangst, mens andre hadde fangst fra 400 til 1000 dyr.

(Avisa Dagen, Bergen 17. juli 1923)

Hvitehavssælfangsten

Begynder i den nærmeste fremtid. Over 200 fangstskibe, som længe har ligget og ventet paa Tromsø havn, har nylig mottat Sovjetregjeringens leidebrev og sat kursen nordover straks. Fangstskibe fra Tromsø utrustes ogsaa for fangst i Nordishavet. Utsigterne for sælfangst iaar ansees gunstige. Isforholdene er gode, og nordmændene har hvitehavskoncessionen alene.

(Kopervik Tidende 10. mars 1923)

Hard kunnskap

Av Birger Amundsen

Grytidlig en morgen i mars 1966 tok et militært Albatross-fly av fra Andøya flystasjon med kurs mot isbjørnlandet nord i isen. En av mennene om bord var den unge marinbiologistudenten Thor Larsen.

Etter å ha passert Bjørnøya, gikk flyet i lav høyde over isen mot Hopen og Kong Karls Land, og dreide vestover mot Barentsøya og Edgeøya før det returnerte til Andøya. Kartleggingen av isbjørn på Svalbard var i gang. Nå skulle fakta på bordet.

isbjørn ble bedøvet med bruk av gevær med bedøvelsespiler. Etter at en rekke prøver var tatt, fikk den bedøvede bamsen som en siste hilsen tatovert et nummer på innsida av overleppa, metallmerker i ørene og et stort, svart nummer malt bak på skinka. Det ble gjort for å unngå å fange dyret en gang til, samt gjøre det mindre attraktivt for safarijegere å skyte.

Deretter var det bare for forskerne å vente på at fangstfolk returnerte øremerkene, mot 150 kroner i honorar. Da bjørn nr. 383 gikk i selvsjukt på Hopen i mars 1969 hadde metallmerkene forårsaket betennelse i ørene. Senere ble øremerker i nylon og plast tatt i bruk.



Ishavsskuta «Polarulv» under isbjørn-ekspedisjonen sommeren 1967. Dette var i den tidligste fasen av forskning på isbjørn i Norsk Polarinsti- tutt, under ledelse av Thor Larsen. Bjørnen på isen er bedøvet for nærmere undersøkelser. Foto: Erik Forfang

Påfølgende sommer fortsatte Thor Larsen undersøkelsene på østsida av Svalbard med sysselmannens tjenestefartøy, «Nordsyssel». Det var for øvrig første gang på Svalbard at

103 bjørner ble merket på den måten i årene 1966–1969. I løpet av få år var 32 av dem skutt, 31 på Svalbard og én på Grønland. Thor Larsen viste til at dette var en foruroligende høy gjenfangstprosent. At så mange ble skutt på Svalbard tilbakeviste også myten om at isbjørn beveger seg i en evig runddans rundt polkalotten. Gjenfangsten viste at den holder seg på Svalbard og området rundt øygruppa.



Bjørnen ble bedøvet på isen og deretter tatt om bord og plassert i buret på «Polarulv» for nærmere undersøkelser. For å unngå at bjørnen ble fanget på nytt, fikk den sprayet et nummer på skinka. Her er nummer 11 på vei tilbake til friheten. Foto: Erik Forfang

Spørsmålet om isbjørnene på Svalbard var truet eller ikke, resulterte i kraftige meningsytringer i nordnorske aviser. Så lenge det knapt fantes dokumentert kunnskap om isbjørnen, kunne ingen påstå at den sto i fare for å bli utryddet. Det igjen la arenaen åpen for «erfaringer», altså om fangstfolk og ishavfolk på noen måte hadde registrert nedgang i antall dyr i de årene de hadde fartet rundt i nord. Og som kjent, har det vel aldri hendt at folk som høster av naturen vil ødelegge eget livsgrunnlag ved å hevde at her må det fredning til. Det hele ble avvist som vrøvl, og påstander om at isbjørn ikke var truet, men snarere mer tallrik enn noensinne. Det utviklet seg snart til en klassisk nord-sør batalje: Forskerne og byråkratene var «kontorfolk sørfra» uten peiling på livet nord i isen.

En av bidragsyterne var Fredrik Rubach, med flere sesonger på Svalbard som gruvearbeider og fangstmann. Høsten 1968 skriver han i Polar-Posten, et magasin utgitt av Arktisk forening i Tromsø: «En ting som jeg synes virker rart er at disse forskerne, etter noen korte sommerukers opphold på Svalbard, skriker opp om at isbjørnen holder på å bli utryddet, før de egentlig vet noen ting om isbjørnen. Det er jo disse forskerne som har skapt dette «isbjørn-

problemet». På Svalbard har vi ikke isbjørnproblem.»¹

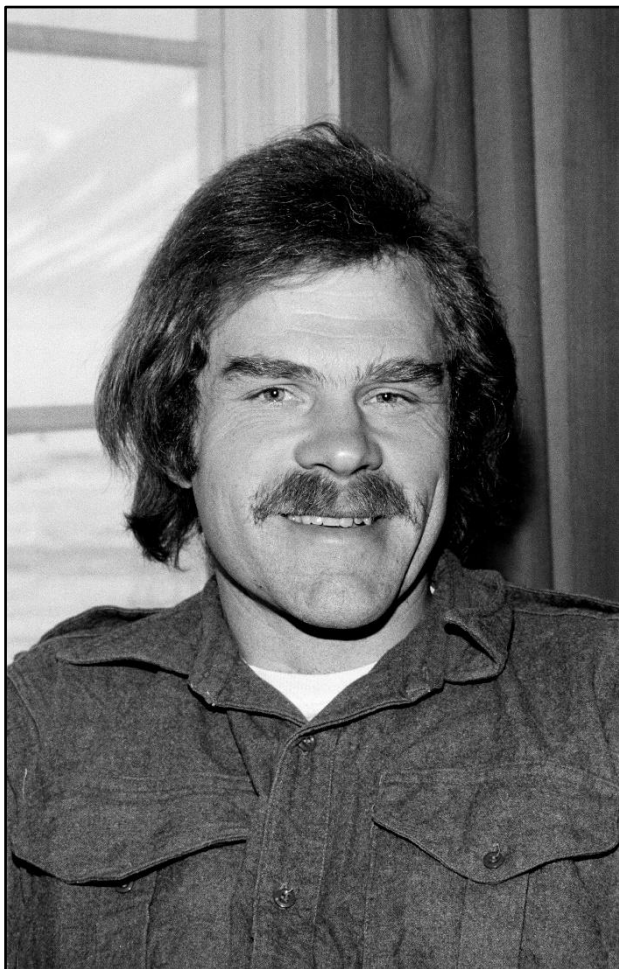
Åtte år tidligere, i Svalbardpostens julenummer i 1960, gikk imidlertid Rubach inn for visse begrensninger i jakten for å unngå at Svalbard blir «et eldorado for utenlandske lystmordere», som han skriver:

«Myndighetene må nå frede isbjørnen om sommeren og forby fangst av isbjørnunger. Det er en skamplott for vår nasjon og vi bør snarest komme bort fra dette dyreplageriet.»²

Nedteilingen til det som førte til full fredning av isbjørnen startet med det første internasjonale isbjørnmøtet i Fairbanks, Alaska høsten 1965. Der deltok representanter for de fem arktiske nasjonene: Norge, Danmark, USA, Canada og Sovjetunionen.

De første signalene om hva som var i vente kom i mars 1965 i en Kongelig resolusjon: «Ved sportsjakt fra fartøyer på jakt- og fangst-ekspedisjoner skal fangst av isbjørnunger og isbjørnhunner som ledsages av unger, være forbudt. For øvrig skal fangsten av isbjørn være begrenset til ett dyr pr. deltaker.»

At forbudet ble innført, var på høy tid. I årenes løp hadde det ikke manglet på kritiske røster som ville ha slutt på at binner ble skutt fra ishavsskuter og unger fanget levende, for siden å havne i dyreparker rundt om i verden. Det var noe uverdig over det hele. Mot slutten av 1960-årene, da alle så at det gikk mot fredning av isbjørn, hardnet det atskillig til mellom fangstfolk i nord og forskere og byråkrater i sør. I 1970 ble selvsjudd forbudt, samtidig som fangstkvoter ble innført. Det førte til storm i kastene. De to «søringan» som sto mest beleilig til for hogg fra nord var biolog Magnar Norderhaug og isbjørnforsker Thor Larsen i Norsk Polarinstitut. At Larsen skulle komme til å arbeide med isbjørn i tjue år var ifølge ham selv nærmest en tilfeldighet. Det begynte med at han etter avtjent militærtjeneste så seg om etter sommerjobb og ble tipset om at Norsk Polarinstitut (NP) trengte assistenter til sin årlige forskningsekspedisjon på Svalbard.



Isbjørnforsker Thor Larsen i Norsk Polarinstitutt under et besøk i Longyearbyen i midten av 1970-årene. Foto: Svalbardposten

Den gang var polarinstituttet inngangsbilletten for mange med en drøm om Svalbard. Det var i 1961, Thor var 23 år og Tore Gjelsvik var året før blitt utnevnt til direktør for instituttet. Under andre verdenskrig var Gjelsvik en sentral mann i den norske motstandsbevegelsen, og en type som ikke lot seg pille på nesen.

Thor Larsen fikk muligheten sommeren 1961, og med det var et nytt polarmenneske født. Året etter deltok han på en studentekspedisjon til Hornsund. Etter hvert oppdaget han at kunnskapen om isbjørn var mangelfull, og at svært lite vitenskapelig arbeid var gjort på dyret. Det eneste av betydning i Norge var doktorgradsarbeidet til Odd Lønø. I årene som fulgte, konsentrerte Thor Larsen seg om isbjørn, men valgte å forlate Norsk Polarinstitutt, og

bamsene, da instituttet ble flyttet fra Oslo til Tromsø i 1998.

Forholdet mellom Thor Larsen og direktør Gjelsvik utviklet seg i årenes løp til å bli svært tett. Gjelsvik støttet og forsvarte Thor innbitt da det røynt på som verst, fram mot fredningen av isbjørn i 1973, med beskyldninger og grove påstander. Jeg møtte Thor første gang under en isbjørnekspedisjon med ishavsskuta «Polarstar» på østsiden av Svalbard sommeren 1977. Jeg hadde et par overvintringer bak meg i Ny-Ålesund, og kjente også godt til ishavsmiljøet i Tromsø. Der var den gjengse meningen om Thor Larsen at han var en «hælvetes søring» med tvilsomme motiver.

– Det gikk rykter om at jeg hadde 130 isbjørnskinns liggende på lager, at jeg ikke hadde peiling på hva jeg holdt på med og at det jeg drev på med var dyreplageri. Jeg mottok grove sjikanebrev hvor det ble truet med at de skulle skjære av meg både det ene og det andre.

I dag ler Thor av beskyldningene, men innrømmer at det gikk innpå ham da det sto på som verst.

En av hans argeste motstandere var ishavsskipper Kåre Pedersen i Tromsø. I avisa Nordlys påsto Pedersen at isbjørnforskningen var rene dyreplageriet. Gjennom Tromsø Skipperforening og Arktisk Forening ville han sende en protest til Miljøverndepartementet og Norsk Polarinstitutt mot forskningen.

Jeg arbeidet som ingeniør ved satellittstasjonen i Ny-Ålesund sesongen 1973–74, og var driftsansvarlig for Norsk Polarinstitutt's forskningsstasjon sesongen 1976–77. Som så mange andre med en viss fartstid, hadde også jeg en drøm om å se mest mulig av landet. Og da særlig de østlige områdene.

Den gang var østsida av Svalbard så godt som utilgjengelig, om du ikke fikk bommet deg tur med en ishavsskute. Folk på Svalbard eide ikke båter som kunne legge ut på slike lange turer. Isforholdene var også jevnt over mye tøffere den gang. Derfor var inngangsbilletten for meg, som



Isbjørneekspedisjon med ishavsskuta «Polarstar» sommeren 1977 for Norsk Polarinstitutt. Ung bjørn i drifisen mellom Ryke

Yseøyane og Kong Karls Land. Foto: BA – 31.07.1977

for så mange andre, Norsk Polarinstitutt. Siden jeg alt arbeidet for instituttet, klarte jeg å overbevise den myndige ekspedisjonslederen

Thor Siggerud om at de trengte en mann som meg om bord i «Polarstar» sommeren 1977.

Og derfor var det at jeg i juli det året mønstret om bord i Ny-Ålesund. Dagen før hadde «Polarstar» vært innom Magdalenefjorden og plukket opp turistgruppen etter at østerrikeren Bernd Hubka noen dager tidligere var blitt drept av isbjørn. Det gjorde sterkt inntrykk på oss alle å møte turistene som hadde opplevd den fryktelige ulykken. En av dem, Peter Baumgartner, hadde et sår over neseryggen etter forsøket på å berge kompisen unna bjørnen. Turistene var nedtrykte der de samlet seg i messa i Ny-Ålesund. Da de fortsatte til Longyearbyen etter et par-tre timer, befant også jeg meg om bord i «Polarstar».

Thor Larsen var ekspedisjonsleder, og det var slik vi møttes.

Polarinstituttet var den gang så godt som enerådende når det gjaldt forskning på Svalbard. Forskere fra andre institusjoner som ønsket å jobbe på Svalbard var avhengig av hjelp og støtte fra instituttet, som den gang holdt til ved Fornebu.

NPs årlige sommerekspedisjon var tradisjon, og handlet om å sette forskere med utstyr i land rundt om på øygruppa tidlig på sommeren, for så å hente dem inn igjen utpå ettersommeren. Hver eneste kveld klokka 21 var de forskjellige feltpartiene i radiokontakt med ekspedisjonslederen, som enten oppholdt seg om bord i «Polarstar» eller på NP-kontoret i Longyearbyen. «Nitimen» på frekvensen 3524 kilohertz var dagens høydepunkt for de isolerte feltpartiene, og nærmest rituell i form.

Sommeren 1977 hadde biologisk forskning prioritet om bord i «Polarstar». Særlig fanging og merking av isbjørner i det isfylte farvannet i øst, i Storfjorden og i havområdet mellom Edgeøya, Kong Karls Land og Hopen.



Thor Larsen tar prøver av en ung, bedøvet binne i isen øst for Edgeøya sommeren 1977. «Polarstar» i bakgrunnen. Foto: BA – 29.07.1977

Drivis og isbjørn hører sammen, og triangelet Hopen–Edgeøya–Kong Karls Land er området hvor det vanligvis er flest bamser sommerstid. Slik var det i hvert fall i 1970-årene.

Det er en egen stemning å befinne seg om bord i en ishavsskute under slike forhold. Himmelen kan være aldri så skyfri, og sola kan stråle, for så, i neste øyeblikk, å forsvinne bak tykk, vassen ishavståke. Den kan ligge så lavt at om du entrer riggen opp i utkikkstønna, er det atter blå himmel å se, mens verden under er oppslukt. Ingen ishavsskipper liker kombinasjonen drivis og ståke. Særlig den gang all navigasjon i nord handlet om å speide etter tegn på åpne områder, studere vannhimmelen og bruke all kløkt opparbeidet gjennom uttallige sesonger i isfylte farvann.

Ståke fikk selv den mest erfarne skipper til å rote rundt nærmest i blinde. I dag lastes iskart daglig ned fra hvor som helst, med detaljer fine nok til å berge seg ut av ei knipe.

Mannskapet om bord i den staselige ishavsskuta var vant til å hankses med is og ståke, og lot ikke slikt forstyrre roen. «Polarstar» var den første spesialbygde ishavsskuta i stål i Norge, bygd i Glasgow i 1948, og tålte atskillig med juling av isen.



«Polarstar» i isen øst for Edgeøya under isbjørneekspedisjonen sommeren 1977. Foto: BA – 27.07.1977

For meg var det første møte med østsida – og ingenting skulle bli som før. Mystikken har aldri sluppet taket.

Jeg husker hvordan skipper Johan Holstad, sindigheten selv, sto der på brua og myste utover isen, med et smil på lur ytterst i munnvikene. Aldri så jeg han hisse seg opp over forholdene, sunnmøringen. Ikke hevet han stemmen heller.

Så snart en isbjørn viste seg, ga Holstad seg til å manøvrere skuta så nær som mulig, før vi gikk i gummibåten. Thor skjøt bjørnen på kloss hold bak i skinka med bedøvelsesgeværet. Deretter var det å hindre at den gikk i vannet før bedøvelsesmiddelet tok til å virke, men sovnet på trygg is.

Sommerekspedisjonen var da også forberedelse til kommende vinterekspedisjoner. Hytter som

skulle brukes ble reparert. Særlig hytter i sentrale isbjørnområder som Kongs Karls Land, Edgeøya og Barentsøya. Hytter som til stadighet var utsatt for bamser på jakt etter noe de kunne jafse i seg. Kom de seg først inn, tok de gjerne kraftig for seg. Slunkne sommerbjørner tygger i seg det meste, og er heller ikke spesielt varsomme med de skrøpelige byggverkene. Isbjørnen slår seg like gjerne vei gjennom vegg eller tak, og farer hardlabbet fram mot alt den kommer over. Skumgummimadrasser rives i filler, kullsekker dras ut av hytta. Bjørnene tygger litt her og biter litt der, gumler gjerne i seg en boks pepper, trør flat ei bøtte, dult borti ovnen og river ned ovnsrøret. Kommer du til ei slik hytte en beinkald dag i mars, er den gjerne i tillegg fylt med hard fokksnø. Da skal du være særdeles godt motivert for å slå deg til der et par måneder.

Isen lå fremdeles solid i Tjuvfjorden på sørsida av Edgeøya i slutten av juli 1977. Å buksere «Polarstar» inn mot hytta på Andréetangen var umulig. Det samme gjaldt Bjørneborg, fangststasjonen på Halvmåneøya. Vi ble liggende i ro på østsida av Edgeøya omgitt av tett ishavståke. Skipper Holstad ville ikke rote seg inn i enda tettere is, og ble liggende å vente på at tåka skulle lette ørlite på seg. Først etter et par døgn kunne vi fortsette nordøstover mot Kong Karls Land, og passerte underveis Ryke Yseøyane.

Da var det gått ti år siden Kristian Torsvik og Steinar Ingebrigtsen slo seg til på øyene. Jeg hadde ingen aning om at jeg mange år senere skulle ta meg inn i det samme området med egen båt, for å finne ut hva som skjedde da Steinar Ingebrigtsen en maidag i 1969 forsvant og aldri ble funnet.

Kong Karls Land er det mest unike isbjørnområdet på Svalbard, og et av verdens viktigste områder for binner som skal føde. Mange fangstfolk drømte derfor om å gjøre storfangst der, men tok ikke sjansen nettopp på grunn av de vanskelige isforholdene. Om de klarte å ta seg fram dit én sommer, risikerte de å ikke bli hentet den neste.

I august 1908 valgte likevel Anton Eilertsen fra Tromsø, sammen med fem fangstfolk, å gjøre det etter at isen hindret dem i å dra til Halvmåneøya.

De slo seg til på Svenskøya, den vestligste øya, og tok i løpet av vinteren livet av 69 bjørner. I tillegg fanget de 21 isbjørninger levende.

Da det sommeren etter ble klart for dem at isforholdene hindret en fangstskute å brøyte seg vei inn til øya, valgte de seks å ta seg over til Spitsbergen på egen hånd for å slippe nok en overvintring. Isbjørningene ble avlivet og fangsten lagret for å bli hentet senere. Deretter bega de seg vestover over isen med en fangstbåt på slep.

Overvintringen er den eneste noensinne på Kongs Karls Land. Fangsten ble hentet først



Rester av Anton Eilertsens bistasjon fra 1908–09 på Kapp Weissenfels, øst på Svenskøya. Foto: BA – 28.04.1980

sensommeren 1913, da fangstmann Karl J. Bengtssen klarte å ta seg inn til Svenskøya.

I en artikkel fiskerikonsulent Thor Iversen skrev i Bergens Jæger- og Fiskerforenings årbok i 1939 nevner han at en gammel fangstmann fortalte «at han engang med skuten sin i Østerisen kom inn til en av øyene på Kong Karls Land og ble over- rasket over å finne store bjørneflokker på land der i sommertiden». De klarte å få has på 40 bjørner i løpet av et døgn, innen drivisen kom settende inn mot land slik at de «i huj og hast» måtte flykte.

I februar 1939 ble isbjørn på Kongs Karls Land fredet ved Kongelig resolusjon fordi øyene var så viktige som yngleområde. Siden har Kong Karls Land nærmest vært som hellig land å regne, og svært få har vært i land der.

Våren 1972 satte Thor Larsen i gang med de første systematiske hiundersøkelsene på Svalbard. To Cessna 185-fly, stasjonert i Ny-Ålesund i tilknytning til satellittstasjonen, ble brukt til å spore opp hi over store områder. Enkelte områder ble i tillegg også undersøkt fra bakken.

Til sammen 84 hi ble funnet: 26 på Nordaustlandet, 9 på Edgeøya, 27 på Svenskøya og 22 på Kongsøya. Rundt halvparten av disse var ynglehi. I alle år hadde man kjent til at Kong



Nysgjerrig ungbjørn i isen ved Kong Karls Land under sommerekspedisjonen med «Polarstar» i 1977. Foto: BA – 31.07.1977

Karls Land fungerte som fødestue for drektige binner. Noe ikke minst fangsten fra 1908–09 hadde vist. Undersøkelsen i 1972 ga mer håndfaste bevis, og førte til at det året etter ble gjort nærmere undersøkelser med folk på bakken over en lengre periode på Svenskøya og Kongsøya. I løpet av én måned, med to mann i hvert feltparti, ble 49 hi funnet på Kongsøya, hvorav 19 var sikre ynglehi. På Svenskøya ble det funnet 16 hi. To var sikre ynglehi. Undersøkelsene ble gjentatt våren 1977.

Det gikk uhyre sakte å presse seg fram for «Polarstar» i den kompakte drivisen i Olgastretet, mellom Edgeøya og Svenskøya. Rett som det var ble vi liggende i ro for å vente på at tåka skulle lette litt på seg og gi oss et lite gløtt. «Polarstar» var lett i baugen, og skuta klarte ikke alltid å skyve isen unna selv om

Holstad ga full fart framover. Det hendte at baugen bare skled innover isen og ble liggende tørr. Da fyrte mannskapet av noen ladninger dynamitt så issørpa sprutet. Og så bar det framover én time eller tre, før mer dynamitt måtte til.

Bjørn dukket stadig opp, oftest unge dyr som ikke kunne styre nysgjerrigheten. Flere ble bedøvet fra skutedekket, før vi jumpet ned på isen. Alt ble gjort med iver og glede. Oftest ble vi liggende i ro inntil bjørnen våknet av bedøvelsen og tuslet fortumlet videre. Det hendte og at enkelte dyr kom helt bort til skutesida uten å få en pil i baken. De fikk subbe rundt som de ville, inntil de fant det for godt å stikke ut i isen igjen.

Ekspedisjonen var et eventyr, og «Polarstar» var flott på så mange måter. Noe av det beste var størrelsen og evnen til å sno seg i isen. Gamle «Polarstar» ruvet på langt nær like mye som dagens polarskip. Skuta har form og linjer, og er



*«Polarstar» i isen øst for Svenskøya/Kong Karls
Land. Foto: BA – 01.08.1977*



Hytta Bjørnehjørnet på Kapp Koburg, Kongsøya, Kong Karls Land. Foto: BA – 17.03.1985

lavt midtskips. Det gjorde at vi kom nær bamsene. Så nær at vi fikk et forhold til bjørnefjeset. Én med litt skjev nese, en annen med arr over neseryggen og én med noe i blikket. Noe som varslet at det tikket og gikk bak de små, utstående øynene.

Etter hvert som vi nærmet oss, vokste forventningene om det mytiske landet i øst. Kong Karls Land. Kongens land. Der! Vi kunne ane de karakteristiske fjellene stikkende opp over tåketeppe. Isbjørnlandet. Et par timer senere presset Holstad «Polarstar» ei halv skutelengde inn i fastisen utenfor Kapp Hammerfest, den sørligste odden på Svenskøya. Inne på land kunne vi se en liten hytte. Det var grytidlig morgen, og vi ga oss innover isen mot land. Hytta var et heller stusselig byggverk, reist av polarinstituttet i 1972 som sommerhytte. Instituttet bygde på den tiden en serie skrøpelige hytter i fjerne områder av Svalbard. Hyttene har trekantform, er trange og svinkalde vinterstid.

Det skulle jeg få erfare et par år senere, da jeg tilbrakte halvannen måned i hytta på Kapp Hammerfest. For ikke å snakke om kåken i Rippfjorden, hvor Otto Ottemo og jeg i april 1978 tilbrakte noen hustrige døgn.

Turen over isen til Kapp Hammerfest tidlig i august 1977 var mitt første møte med Kongs Karls Land. Hytteskaberakket var derfor av mindre interesse. Restene av hovedstasjonen fangstfolkene fra 1908–09 brukte ligger ikke langt unna NP-hytta, med tuften av en bistasjonen lenger øst, på Kapp Weissenfels.

Isbjørn hadde vært innom trekanthytta og flerret papp av veggene og ødelagt vinduslemmen. Etter å ha fikset hytta, bar det videre opp langs østsida av øya til Kapp Pettersen, hvor det også står en hytte, av langt bedre kvalitet. Den knøttlille hytta ble bygd sommeren 1936 som nødhytte ved forlis av berg- mester Merckoll-ekspedisjonen. Merckoll fikk også bygd en hytte på Kapp Koburg, på nordkysten av Kongsøya.³

Det er den mest sagnomsuste av Merckollhyttene, selveste Bjørnehjørnet. Hytta ligger sentralt i det vestlige fjellområdet på øya, hvor det opp gjennom årene er oppdaget flest isbjørnhi på hele Svalbard. Særlig i Bogen, en slak bred dal på sørsida av Retziusfjellet. Bogen er vel knapt som dal å regne, mer som et innsving i landskapet. Ikke særlig bratt og knapt to kilometer dyp. Hvorfor så mange binner har valgt akkurat det stedet, er ett av mange mysterier når det gjelder isbjørn.

Ekspedisjonen med «Polarstar» i 1977 la grunnlaget for mange år med isbjørnmoro. En dag vi lå der i isen innhyllet i tåke, spurte Thor om jeg ville delta på en isbjørnekspedisjon til Nordaustlandet året etter. Ekspedisjonen skulle bli en særdeles hustrig opplevelse, som jeg kom til å dele med Otto Ottemo. Han hadde jobbet som vaktmester, snekker og altmuligmann i Longyearbyen i mange år, og hadde alt deltatt på en vinterekspedisjon til Svenskøya.

Nordaustlandet 1978

Nordaustlandet skiller seg på alle måter ut fra resten av Svalbard. Den svære øya er karrig, steinete og særdeles beinhard vinterstid. Det meste av øya på nærmere 15 000 kvadratkilometer er dekket av to svære isbreer, Vestfonna og Austfonna, med nakent land stikkende ut mellom fjordene langs nordkysten.

Det var en svær oppgave vi hadde tatt på oss å gjennomføre i løpet av et par måneder. Vi skulle finkjemme alt land på den svære øya for å spore opp isbjørnhi. Alt land som ikke var dekket av breer var aktuelt, særlig langs nordkysten. For to mann lar dette seg knapt gjøre. Selv med to snøskutere. Når i tillegg motoren på den ene skuteren skrantet, var oppgaven umulig.



Ventetid i Longyear- byen, mars 1978. Her utenfor Lidenskapens hus på Skjæringa: Otto Ottemo (f.v.), Rasmus Hansson, Monica Kristensen, Thor Larsen, Ole Chr. Røren og Jørn Thomassen. Monica og Ole Chr. er på bybesøk fra Ny-Ålesund. Thor skal se oss vel av gårde. Foto: BA – 09.03.1978

Vi landet i Kinnvika 13. mars 1978. Det var 36 minusgrader, vindstille og skyfritt.

Otto og jeg fløy med helikopter, Thor Larsen fulgte etter med en Cessna 185 fylt opp med proviant og utstyr. Han var med for å sjekke forholdene, og for å gi oss noen siste råd før han returnerte til Longyearbyen.



Kinnvika i minus 36. Otto Ottemo (f.v.), Thor Larsen og flyger Asbjørn Grønli. Han omkom i en helikopterulykke i august året etter på Vrangpeisbreen, like nord for Hornsund. Foto: BA – 13.03.1978

Kinnvika ligger på nordsida av Murchisonfjorden. Landskapet er lavt og avrundet, med Wargentinfjellet på 368 meter i nordøst som høyeste punkt. Kinnvika ligger lengst sørvest på Storstein- halvøya, beskyttet i øst av Oddneset og i vest av Tvillingneset.

Et par dager tidligere hadde Rasmus Hansson og Jørn Thomassen blitt fløyet til Kongsøya, med base på Kapp Koburg. Der skulle de to biologistudentene drive adferdsstudier av isbjørnbinner og småtasser i Bogen. Jørn var med på «Polarstar»-ekspedisjonen året før, og vi hadde blant annet dratt med oss ei lemhytte over isen inn til Kapp Koburg, som senere ble satt opp i Bogen. Fra hytta satt de to i ukevis og fulgte med på hva binnene og ungene syslet med i hiområdet, før binnene en dag tok med seg ungene og forsvant ut i isen.⁴

To snøskutere, sleder, bensin og annet nødvendig utstyr var satt i land i Kinnvika under sommerekspedisjonen med «Polarstar» i 1977, samtidig som en hytte var blitt bygd på østsida av Rijpfjorden. Dessverre om mulig enda dårligere konstruksjon enn hytta på Svenskøya.

Norsk Polarinstitut hadde lagt seg til mange uvaner etter å ha hersket alene i årtier på Svalbard. Ett var hyttene de bygde, noe annet



Otto på vei tilbake til hytta i Kinnvika etter en liten fottur i området. Foto: BA – mars 1978

var at instituttet insisterte på å bruke Ski-Doo-snøskutere, til tross for at Yamaha-skutere hadde vist seg atskillig mer driftssikre. Enfoldigheten kom til å forsure tilværelsen for Otto og meg, den ødela også langt på vei ekspedisjonen. For overhodet å være i stand til å undersøke et slikt enormt område som nordkysten av Nordaustlandet må alt være på topp. Været er voldsomt, terrenget hardt og kulda intens.

To Ski-Doo Olympic-skutere var satt ut sommeren før. De skulle være toppoverhelt av leverandøren, men var på langt nær det. Selv om Norsk Polarinstitutt hadde mange års felt-erfaring på Svalbard, var instituttet i mange sammenhenger forbausende uprofesjonelle når det gjaldt utstyr. Erfaring fra én ekspedisjon, gode eller dårlige, ble ofte ikke overført til den neste.

Det viste seg etter hvert at motoren på den ene skuteren var ødelagt, og en ny måtte flys hele den lange veien fra Longyearbyen. Mens vi ventet på motoren la vi ut på den første langturen

med én skuter, mens vi vekslet på å sitte på sleden. Å banke seg fram over steinharde fokkskavler, isbaks og stein var langt fra noen fornøyelse. Særlig fordi sleden vi brukte, en Fossum treslede vanligvis brukt av hundekjørere, var uten fjæring. Sleden var solid og godt bygd, myk og føyelige, men på ingen måte egnet til å sitte på. I hvert fall ikke på Nordaustlandet.

Vi var ikke utstyrt med snøskuterdresser, og hadde heller ikke ansiktsmasker og skikkelige skutervotter. Vi pakket oss inn i flere lag ull, trakk vindbukse og anorakk over det hele og la av gårde.

Alt av naken hud trenger beskyttelse under slike forhold. Temperaturen lå lenge og vippet rundt 40 minusgrader, og så snart det mildnet ørlite, kom vinden feiende i heftige byks. Nordaustlandet er avblåst og nakent, og et hardt land å ferdes i vinterstid. Overalt stikker berg og kvasse steiner fram. Der hvor fokkskavler har dannet seg, er de harde som fjell. Vi krysset ofte over land fra en fjord til en annen, men oftest var



Depotodden med huset bygd av Oxfordekspedisjonen i 1935. Mot sørvest med Brennevinsfjorden islagt og Kapp Hansteen i bakgrunnen. Foto: BA – 13.04.1978

det enklere å gi seg i kast med isbaksen rundt de nordlige oddene.

Forskningsbasen i Kinnvika ble bygd i 1957 i forbindelse med Det internasjonale geofysiske år. Her overvintret åtte svensker, tre finlendere og tre sveitsere sesongen 1957–58. Siden er stasjonen overtatt av den norske stat, og er i dag fredet. Vi holdt til i reservehuset, en solid og svært god hytte med en gedigen svensk komfyr og plenty ved og kull. Det var for øvrig i samme hytte Fredrick Rubach og Odd Ivar Ruud holdt til vinteren 1972–73, som de aller siste isbjørnjegerne før fredningen av isbjørn ble innført senere i 1973. Selvskudd var da blitt forbudt, og bjørnene måtte skytes på gammelmåten ved regulær jakt.

Odd Ivar bygde sin egen lille bistasjon ved kysten, to-tre kilometer lenger vest. Han døde

hytta Caribu og kom til å tilbringe mer tid der enn i Kinnvika, særlig utover våren 1973.

Rubach hadde som vane å dekorere taket i hyttene han brukte. Det hadde han også gjort i reservehytta. Taket var dekorert med utklipp fra magasiner og aviser av lettkledde damer og alskens pussigheter. Saker du ble liggende å glane på hver morgen, før du kom deg ut av soveposen.

En tid holdt vi til i hytta på Depotodden⁵ som den engelske Oxford-ekspedisjonen bygde på nordsida av Brennevinsfjorden i 1935. Samtlige vinduer i den romslige hytta var knust og åpningene midlertidig dekket til med plast. Den svære ovnen hadde sett sine bedre dager, men ved hjelp av litt ståltråd og tålmodighet holdt den sånn noenlunde sammen slik at det gikk an å få litt lunk i den over 60 kvadratmeter store kåken.

Overvintringsekspedisjonen ble ledet av geolog Alexander R. Glen og besto av ni mann, med fangstmann Karl J. Bengtssen som kjentmann og altnuligmann. Samme Bengtssen som



Otto (t.h.) og forfatteren i Oxford-huset på Depotodden. Utendørs er det nærmere 40 minusgrader, i huset noen grader varmere. Vinduene er knust og erstattet med plast, ovnen er delvis havarert. Foto: BA – 13.04.1978

bergenser Thorleif Bjertnes truet med å drepe under overvintringen på andre sida av Brennevinsfjorden i 1933–34. Bengtssen hadde gjort livet surt for Bjertnes og fangstkompis Alf Ellingsen gjennom hele sesongen. Bengtssen hadde overvintret så mange sesonger alene at han sannsynligvis ikke tålte å ha to jypplinger tett innpå livet en lang vinter. Sammen med engelskmennene levde Bengtssen sitt eget liv, og var i lange perioder ikke på Depotodden i det hele tatt, men ute på fangst. Glen var full av lovord om fangstmannen, som var i stand til å takle hva som enn dukket opp av praktiske problemer.

I boken *Under The Pole Star* skriver Glen at Bengtssens engelsk «was distinctly odd»: *«Karl had the most amazing collection of tales which any of us had ever heard. There was no place in the world which he did not claim to have visited; there was no war in which he had not taken at least a major part; and there was absolutely nothing whatever on which he did not consider himself an expert.»*⁶

Glen skriver at flere av deltakerne hadde problemer med Bengtssen, men at han selv kom greit overens med ham. Bengtssen hadde en



Nordautlandet vinterstid er mange hakk kvassere enn Spitsbergen. Otto forfrøs nesen og laget nesebeskytter av en gammel plastflaske. Foto: BA – mars 1978

gang advart Glen om «not to cross him, for he was a dangery man».

Like før vi var framme ved Oxfordhytta, kom vi over en svær rusk av en bamse. Vanligvis skvetter bjørner til ved lyden av snøskutere, men denne leet ikke på seg. Utpå natta våknet vi av et kraftig dunk. Otto og jeg skvatt ut av posene, treiv hver vår mauser og la på dør. Og der, like utenfor, sto bamsen og blåste advarende idet vi nærmet oss. Vi løp et par-tre skritt mot den med utstrakte armer mens vi hoiet og skreik, uten at den lot seg skremme. Den bare blåste iltert og kraftig, og først etter et par skudd flyttet den seg meget motvillig bort fra hytta ut på isen.

Om morgenen var bamsen det første vi fikk øye på, stående på nøyaktig samme sted på isen nedenfor hytta. Den sto på alle fire, med hodet hengende framover som om den sov. En svær slugger så mager at skinnet nærmest bare hang løst over beingrinda.

Hver eneste kveld klokken 21, om det var forhold til det, hadde vi radiokontakt med Jørn og Rasmus på Kongsøya og Monica Kristensen i Ny-Ålesund. Monica og jeg hadde drevet forskningsstasjonen i Ny-Ålesund sammen sesongen 1976–77. Hun på sin første



Utsyn mot Sjuøyane fra Nordkapp, det nordligste punktet på Chermsideøya. En bred råk strekker seg vestover fra Vesle Tavleøya i bakgrunnen (t.v.). Foto: BA – 15.03.1978

overvintring, jeg på min andre. Det var Monica som formidlet våre frustrasjoner over den kranglete skutermotoren videre til Norsk Polarinstitutt, og som holdt oss underrettet om små og store begivenheter, særlig på Svalbard.

Jørn og Rasmus oppholdt seg for det meste i lemhytta i Bogen, Setra som de kalte den, opptatt døgnet rundt med å notere hva bjørnene foretok seg. Isbjørner er einstøinger. Man skulle tro at binner som valgte å føde i et avgrenset lite område som Bogen ville ha noe med hverandre å gjøre. I det minste at ungene fra de forskjellige kullene ville være nysgjerrige på hverandre, og kan hende leke sammen. Ifølge Jørn og Rasmus skjedde ikke det.

Det var som om binnene unngikk å være samtidig ute av hiet med ungene.

Det var med blandede følelser vi kom fram til hytta i Rijpfjorden. Tolv timer hadde vi brukt på den 70 kilometer lange kronglete strekningen fra

Depotodden, og vi var sånn passelig utsultet. Til tross for at hytta var ny, ventet vi oss ingen form for luksus. Men det er rart med det, noe bygger seg uansett opp. Særlig tanken på et godt måltid og en gloheit ovn. For en sliten polarskrott er det luksus så det holder.

Isbjørn lar aldri være å oppsøke en menneskeskapt konstruksjon, hvor liten og diskret den enn måtte være. Hytta i Rijpfjorden var ikke store byggverket, men hadde selvsagt hatt besøk. Gjesten, eller mest sannsynlig gjestene, hadde ikke tatt seg bryet med å bakse med den kraftige lemmen foran døra, men valgt snarveien tvers gjennom den spinkle veggen.

«Polarstar» hadde ligget oppankret utenfor mens hytta ble bygd på østsida av Rijpfjorden tidlig i september 1977, et par uker etter at jeg hadde forlatt ekspedisjonen og dratt tilbake til Ny-Ålesund. Et kraftig snøvær hadde avbrutt byggearbeidet, uten at hytta på langt nær var ferdig. Utvendig var det slått ei strime papp langs mønet. Ovnene var ikke montert, og det var heller ikke tatt hull i taket til ovnsrøret. Det fantes ingenting i hytta, ikke så mye som en



Det lille krypinnet som ble bygd for oss på østsida av Rjipfjorden var en nokså stusselig konstruksjon. Bjørn hadde slått seg gjennom den spinkle veggen og ødelagt det som kunne ødelegges. Vi kalte den Bjørnehiet. Foto: BA – 16.04.1978

brisk, et bord eller en liten krakk. Ingenting. Sulten gnog om kapp med kulda mens vi spadde hard fokksnø ut av hytta. Vi tok vare på hver eneste kullklump og plankestubb som dukket fram, og klarte å finne bordbiter nok til at vi fikk dekket hullet sånn noenlunde. Senere snekret vi et par brisker og laget bord med vinduslemmen som bordplate. Det gode med slike forhold er at de vanskelig kan bli verre. Og selv om det knapt fantes noe å fylle ovnen med, var det nok til at vi fikk jaget den verste kulda på dør. Og det var da, i en god stund sittende ved det eneste som var helt prima med hytta, termopanvinduet, at vi fant ut at «Bjørnehiet» var et høvelig navn på planketeltet. Otto ga seg øyeblikkelig i kast med å spikke til et flott navneskilt, som ble spikret opp utenfor døra. «Skovly» hadde ekspedisjonssjef Thor Siggerud kalt hytta. Det navnet ble underkjent av den lokale navnekomiteen Ikke bare var hytta dårlig bygd, den var også plassert på feil sted i terrenget. Hytta ligger midt mellom Bluffvarden i sør og Sandfordhøgda i nord, med det lave slettelandet Mefjordheia i øst. Det var som om alt vær fra øst fikk tilført ekstra energi over lavlandet og kom feiende med voldsom kraft mot det arme byggverket. En heftig dag var vi klare til å evakuere. I de kraftige vindkastene bulet lesida

utover mens den ga etter på motsatt side. Vi mente at dette var selveste testen på om spikrene slått inn høsten før var lange nok. I en slik stund var det at jeg fant ut at den breddfulle bøtta med avfallsvann måtte tømmes. Vinden kom i kast og jeg sto klar og ventet. Det holdt – nesten. Idet jeg var i ferd med å dra døra til meg kom neste kule susende, røsket døra løs av hengslene og sendte den bortover tundraen – med meg hengende etter. Vindkulene tok også med seg vindskjermen på skuterne og gjorde hjemturen noe hustrig.

Etter i dagevis å ha finkjemmet fjellsider og bortgjemte dalstubber på jakt etter isbjørnhi, blir man ikke så rent lite omtåket og groggy når varmen har funnet vei inn til ryggtaula. Etter et solid måltid glir man hen i en lummer døs og sovner straks man har krøpet i soveposen. Den første natta sov vi på harde gulvet. Da det smalt i et snublebluss et par timer etter at søvnen hadde overmannet oss, tok det tid for en omtåket hjerne å koble til. Det kraftige drønnet fra snubleblusset ble oppfattet som et fjernt ekko. Noe av drønnet trengte inn i Ottos hode. Såpass at han skvatt til. Idet han brått reiste seg knallet han ryggen i en av de skråstilte taksperrene. Han satte i et voldsomt gaul og slo armene med full kraft bakover så det skranglet i hytta.

Det fikk meg til å skvette ut på gulvet, fortsatt fanget i soveposen. Otto hadde i ørska oppfattet dunket i ryggen som et slag av en bjørn på vei gjennom veggen. For et leven. Vi gapskrattet og styrtet på dør for å se etter bamsen, som alt var langt ute på fjordisen.

Rjipfjorden viste seg å være et utmerket sted for bjørnene å jakte kvitunger, ungene til ringselen. Fra vinduet kunne vi se hvordan den ene bjørnen etter den andre krysset fram og tilbake over isen. Den gikk der og snuste seg fram til stedene hvor ringselen hadde sine kastehuler. Rett som det var gikk den opp på to, og dundret seg gjennom harde skavler med et voldsomt støt. Med begge labbene samlet og kroppen i en eneste lang bevegelse.

Etter å han banket seg hull, grov bamsen seg videre nedover i skavlén med en voldsom kraft. Ofte var det bom, men blodige som de fleste bamsene var, vanket det tydeligvis kvitunger nok.

19. april skriver jeg i dagboken fra Bjørnehiet:

«Utetemperatur minus 18,2 grader, innetemp. ved gulvet minus 10,5, på bordet minus to. Hytta er svinkald. Vi fyrer som faen, men det hjelper ikke stort.»

Dagen etter var vi tilbake i Kinnvika, etter å ha entret den svære Vestfonna fra innerst i Rjipfjorden og tatt oss vestover langs 80. breddegrad. Ekspedisjonen var langt fra vellykket på grunn av problemet med den ene snøskuteren, som gjorde at vi mistet mange verdifulle dager i felt. Vi fant ingen hi i de vestlige områdene av øya, og kun usikre hi på nordkysten. Det vil si hi som kan ha vært ynglehi, men mest sannsynlig hi som kun var brukt i kortere tid. Senere har det vist seg at det finnes en god del hi øst for Rjipfjorden, på Glenhalvøya og Nordre og Søre Repøya øst for Duvefjorden.

Kong Karls Land 1980

Isbjørnundersøkelsene fortsatte. Det samme gjorde hiekspedisjonene, mens undersøkelser fra bakken aldri ble gjentatt på Nordaustlandet. I årene framover ble det meste av oppmerksomheten konsentrert om Kong Karls Land.

I mars 1980 ble tre lag, med to deltakere i hvert, rustet ut for å dekke Kongs Karls Land på ski.⁷ Et lag til Svenskøya, ett til den østlige delen av Kongsøya og ett i vest. Tre år var gått siden isbjørnhi sist ble kartlagt på øygruppa.

Pål Prestrud og jeg skulle ta oss av Svenskøya, med hytta på Kapp Hammerfest som base. Vi holdt begge til i Ny-Ålesund. Jeg hadde det tekniske ansvaret for Norsk Polarinstitutt's forskningsstasjon, Pål arbeidet med sin doktorgrad om polarrev.

Et Sea King-redningshelikopter, «Viking 14» fra 330-skvadronen på Banak, tok oss østover.

Etter en sving innom hytta på Kapp Pettersen nord på Sven- skøya med proviant og utstyr, landet vi ved hytta på Kapp Hammerfest i sør. Hytta hadde hatt opptil flere bjørnebesøk og så noe mistrøstig ut. Såpass at helikopter- mannskapet forundret spurte om vi virkelig skulle holde til i den i halvannen måned. Kapteinen lurte på om vi ikke like godt skulle bli med tilbake til Longyearbyen.

Hytta hadde knapt vært sjekket siden vi var innom med «Polarstar» tre år tidligere. Bjørn hadde banket seg tvers gjennom veggen og herjet noe voldsomt med skaberakket. Det som ergret oss mest, var at den hadde knust det eneste vinduet. Hva hjelper det med en solid vinduslem på yttersida når vinduet knuses innenfra?

Isbjørnen er ikke dum, og lar seg ikke hefte av dør- og vinduslem om de er aldri så solide. Den snuser rundt, trykker litt her og duler litt der og finner fort ut hvor konstruksjonen har svakheter.

Ved siden av at vinduet var knust, kullsekkene lempet ut og kullet spredt utover så det ikke var til å finne igjen, at kasseroller var tygd i filler, ja, at alt som var mulig å tygge på var gjennomhullet og at alt spiselig og uspiselig var fortært, så ble oppholdet mest forsuret av at begge madrassene var borte. Isbjørn har en hang til å dra skumgummimadrasser ut av hytter. Å tilbringe flere uker på en hard brisk med dårlige liggeunderlag, var surt.

Vi klarte å spa fram kullbiter nok til å fylle en striesekk halvfull. I tillegg grov vi fram en og annen vedpinne rundt hytta. Vi kom vi til å tilbringe atskillig tid med å spa fram drivtømmer langs sjøkanten, hugge det løs av isen, sage det opp med ei morken håndsag, finkløyve det og stable det til tørk rundt ovnen.

Svenskøya er 20 kilometer lang og sju kilometer bred. Kjølen løper i hele øyas lengde og er, som navnet sier, formet som en kjøll med et smalt parti midt på, som avsluttes i nord av Dunérfjellet og i syd av det enda brattere Kükenthalfjellet. Den 288 meter høye Mohnhøgda lengst nord er høyeste fjell. Resten



Hytta på Kapp Hammerfest på Svenskøya ble satt opp av Norsk Polarinstitutt som sommerhytte i 1972. Bjørn hadde slått seg gjennom veggen og ødelagt det lille som var i hytta. Pål Prestrud betrakter skadeverket. Foto: BA – 01.07.2010

av øya er stort sett lavland bestående av gamle strand- flater brutt av grunne elvesøkk.

Kapp Hammerfest ligger utsatt til værmessig. Odden er naken og avblåst, isete og steinete. Det hendte en snøfonne bygde seg opp en dag, for den neste å ha flyttet seg et annet sted.

De gangene vi hadde behov for å tine opp helt inn til beinmargen, trakk vi nordover til hytta på Kapp Petersen. Den var tett, knøttlita og lett å fyre opp. Den hadde madrasser i sengene og plenty med ved. Der sov vi ut.

Før isbjørnbinnene begynner å røre på seg i hiene, er det ingenting å se. Du kan trække rett over taket på hiet uten å være klar over det. Bjørnene hører alt, selvsagt, der de ligger skjult

oppe i fjellsidene. Hvert eneste stavgang og gniss av ski.

Fra binna graver seg inn i snøfonna seint på høsten, inntil hun en dag i mars–april åpner hiet for første gang, har hun ikke tatt til seg noen form for næring. Og tro bare ikke at hun er så desperat av sult at hun, så snart hiet er åpnet, legger av gårde ut i isen for å finne seg en fet sel. Ungene er sårbare og usikre på verden utenfor det trygge hiet den første tida, og helt avhengige av nærhet og kroppskontakt med mora. Samtidig er det ett og annet de skal tilegne seg, før de legger ut i den farlige drivisen. Derfor oppholder binna seg i hiet og i nærområdet med ungene et par-tre uker før dagen er kommet.

For oss var det om å gjøre å finne hi som var åpnet så tidlig som mulig, og så følge med den dagen det ble forlatt. Problemet var at du aldri kunne være sikker på om et hi var bebodd eller ikke. Den beste metoden for å sjekke var å ta seg opp til hiåpninga. Vi var ikke sendt ut som en gjeng cowboyer, og ville på ingen måte sette oss i en situasjon som gjorde at vi ble tvunget til å



Pål Prestrud i stille meditasjon mens uværet raser utenfor. Det ble noen døgn på rygg i løpet av tida på den forblåste øya. Foto: BA – mars 1980

skyte ei binne. Det ville skapt svært negative reaksjoner. For å si det mildt.

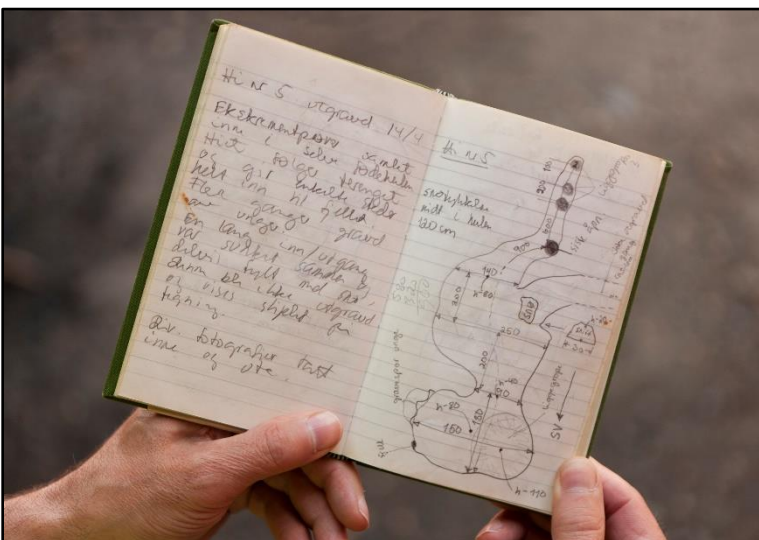
Etter at vi hadde oppdaget et hi, holdt vi øye med det i dagevis. Fikk vi ikke målt og undersøkt det, kunne vi risikere at den knapt synlige åpninga forsvant ved neste snøfokk. Vi skulle ikke bare finne hiet, men også fastslå om det var et ynglehi eller bare et midlertidig tilholdssted. Om et hi ligger så vanskelig til at ungene ikke er i stand til å ta seg tilbake etter å ha vært ute en tur, graver binna et midlertidig hi, ofte bare ei grop, i et slakere parti lenger nede i fjellsida.

De fleste hiene ligger høyt oppe i de bratte fjell-sidene. Ofte måtte vi spa oss trinn for trinn oppover i den harde skaresnøen. Den vanligste metoden var å ta seg opp et stykke til høyre eller venstre for hiåpninga, og så forsiktig ta oss mot den mens vi hele tida lyttet. Oppholder binna seg i hiet med ungene, varsler hun som regel med kraftige blåselyder. Det er et tydelig varsel

om å holde avstand. Vi lyttet samtidig som vi forsiktig tittet inn åpninga.

Var den delvis gjenføyket uten ferske spor rundt, var det som regel et tegn på at hiet var forlatt – men ikke alltid. Det hendte vi hørte det romstere inne i mørket. Da var det bare å komme seg vekk. Hvis hiet virkelig var forlatt, spadde vi oss tvers gjennom taket der vi antok at fødekammeret lå. Åpninga er ofte ikke mer enn knapt en halvmeter stor. Den ramme dyrelukta er det første som slår mot en, og synet av pelshårene som har festet seg i islaget.

Hiene har stor variasjon i utstrekningen, avhengig av snømengden. Grovt sett består et ynglehi av en lang, trang kanal inn til selve fødehula, som har en diameter fra én til halvannen meter og en takhøyde fra 60 centimeter til noe over meteren. Enkelte hi var svært omfattende med en fem til ti meter lang inngangskanal, eller mer, og med nisjer og søyler.



Feltdagboka hvor jeg har tegnet hi 5, utgravd 14. april 1980. Jeg skriver:

«Ekskrementprøver samlet inne i selve fødehulen. Hiet følger terrenget og går enkelte steder helt inn til fjellet. Flere ganger gravd av unger. En lang inn/utgang var sunket sammen og delvis fylt med snø.»

Forskere har gjort temperaturmålinger i isbjørnhi. Den kanadiske isbjørnforskeren Ian Stirling skriver i sin bok *Polar Bears. The Natural History of a Threatened Species* at temperaturen ble målt i to hi på 1960-tallet ved at forskeren stakk et hull gjennom taket og firte ned termometer i en snor. I det ene hiet viste temperaturen minus 9,9 grader, 21 grader høyere en utetemperatur. I det andre var temperaturen minus 17,8 grader, åtte grader varmere enn utenfor.

Stirling målte temperaturen i et hi sør for Churchill, som var delvis gravd inn i bakken. Etter en storm i november, som lukket hiåpningen, steg temperaturen brått i hiet og holdt seg på én til to plussgrader, mens utetemperaturen lå på minus 25 til 30 grader. Binna driver kontinuerlig graving og utbedring etter hvert som taket synker sammen. Vi spadde oss ned gjennom lagene i bunnen av fødehula, lag på lag med piss og møkk. Litt møkk er det alltid, selv om binna ikke spiser noe som helst i løpet av månedene hun oppholder seg i hiet. For oss var hiene lune og høvelige som lunsjsted. Det hendte mens vi drev og ålte oss rundt inne i

de trange hiene, at tanken slo meg: Enn om binna tar seg en tur tilbake til hiet? Vi spøkte med det, men det var ikke fritt for at man kjente et visst gys.

Er det skikkelig ruskevær hender det at også hannbjørner lager seg ei høvelig grop, og slår seg til for en dag eller tre.

En dag mot slutten av april, på nordvestsida av Dunérfjellet nord på Svenskøya, kom Pål og jeg susende på ski nedover fjellsida. Det var en strålende dag med sol fra skyfri himmel og alt var vakkert. Skjult i et søkk bak en lav haug lå ei binne og tok livet med ro, mens de to ungene tumlet rundt henne. Jeg kjørte først, og ble for sent oppmerksom på idyllen. Binna ble skremt og satte av gårde mot hiet, 200–300 meter unna, med ungene tumlende etter. Vi holdt oss i ro. Idet bjørnene forsvant bak en forhøyning, fortsatte vi ned mot slettelandet og videre nordover. Da var det at vi hørte voldsomme skrik i retning hiet. Det var skrik fra et dyr i den ytterste nød.

Så med ett stilnet de, før de like brått tok til igjen. Pål og jeg skuttet oss, grein litt på nesa, og satte kursen opp den slake lia mot hiet. Vi hadde passert det flere ganger tidligere, og ventet bare på at binna skulle ta med seg ungene ut i isen, slik at vi kunne måle det opp og spa med oss prøver. Selv om de aller fleste hiene ligger høyt opp i bratte fjellsider, hender det at binner velger langt slakere steder. Som dette, som lå 40-50 meter oppe i ei skråning, i et kronglete og noe uoversiktlig terreng.

Ungene blir født rundt årsskiftet. Oftest to, nå og da tre eller bare én. Ungene veier vanligvis fra et halvt kilo opp til 700 gram. Øynene er ennå ikke utviklet og pelsen så fin at det ofte feilaktig blir sagt at ungene blir født nakne.

De første ukene lever ungene på mora, men vokser fort av den næringsrike melka og veier rundt ti kilo den dagen hiet åpnes. Gravespor i vegger og tak viser at ungene romsterer rundt før hiet åpnes.



Pål Prestrud i ferd med å undersøke et hi på vestsida av Dunérfjellet på Svenskøya. Vi gravde ut og målte opp samtlige hi vi fant. Foto: BA – 31.03.1980

Binna var åpenbart blitt skremt, og en av ungene hadde ikke vært kjapp nok og blitt etterlatt utenfor hiet. Den sto fem-seks meter unna åpningen og remjet med et forfærdelig mål, uten at det fikk binna til å forbarme seg over stakkaren. Isbjørnbinna er villig til å ofre en unge i en kritisk situasjon. Ut fra hva vi kunne se før de forsvant over bakketoppen, var det ingen panikk over binna da hun trakk seg tilbake til hiet med ungene.

Ungene er mer eller mindre avhengige av direkte kroppskontakt med mora den første tida under åpen himmel. De har heller ikke utviklet evnen til å lukte seg fram til henne. Særlig her, hvor binna hadde trukket seg inn i et dypt hi, og ungene heller ikke kunne se henne.

Noe særlig vel følte vi oss slett ikke der vi sto på god avstand og betraktet tassen, før vi ble enige om at det var lite annet vi kunne gjøre enn å forsvinne fra området og håpe at alt ordnet seg.

Og at binna ville driste seg ut så snart lyden og ferten av oss forsvant. Det er lett å henfalle til sentimentalitet i en slik situasjon, men her, som i så mange andre situasjoner i nord, er det bedre å stole på fornuften. Forsøk på innblanding fører gjerne til flere problemer.

Dagen etter var vi tilbake i området, nå mer for å forvise oss om at idyllen var gjenopprettet. Vi nærmet oss stedet fra toppen av Dunérfjellet, og brukte kikkertene til å sjekke situasjonen. Vi ville se at alt var som vi håpet, men kunne til vår sorg konstatere at slik var det ikke. Ungen hadde beveget seg lenger unna hiet i løpet av natta. Det kom ikke en lyd fra stakkaren.

Ungen var fortapt om vi ikke gjorde noe. Eneste mulighet var å fange den inn og bære den tilbake til hiet. Pål mente at vi ikke skulle gjøre noe som helst, men la naturen gå sin gang. Jeg var uenig, og mente at vi alt hadde grepet inn i naturen og at vi derfor måtte ta oss av tassen. Det var en samvittighetssak.

Å fange ungen var nokså enkelt, selv om den gjorde kraftig motstand og hadde sylskarpe tenner. Vi vekslet på å bære den, og jeg tok på



Pål med ungen som ble forlatt av binna utenfor hiåpningen. Ungen hadde oppholdt seg utenfor hiet alene i over ett døgn. Foto: BA – 23.04.1980

meg siste etappen fram til hiåpninga. Pål sto høyere oppe i fjellsida med geværet i posisjon. Med ski på beina og ungen dinglende etter nakken skled jeg fram mot åpninga, klar til å kaste meg ned fjellsida om mor skulle dukke opp. Idet jeg passerte så jeg i et glimt rett inn i hiet, og lempet i det samme ungen inn. Den satte i et vræl, mens jeg hadde all oppmerksomhet framover. Ikke ville jeg gå på trynet, uten staver som jeg var. Jeg lot det stå til, og stanset ikke før jeg var trygt nede på slettelandet. Alt var stille. Ikke en lyd hørtes fra hiområdet.

Operasjonen hadde pisket opp litt adrenalin og økt blodstrømmen. Pokker til sak. Tanken på binna komme settende ut av hiet mens jeg sto der med ungen fikk det til å boble. Nå føltes alt godt. Balansen var gjenopprettet.

Det ble tid til en siste sjekk før vi forflyttet oss tilbake til hytta på Kapp Hammerfest. Hvor mye vi enn finkjemmet området rundt hiet, var det

ingen tegn til liv. Ungen var ikke å se, heller ikke binna eller den andre ungen. Med god avstand til åpninga gjorde vi en total runde rundt hiet, uten å oppdage et eneste spor til eller fra.



Forfatteren i fødehulen i et hi i Dunérffjellet på Svenskøya. Åpningen til venstre er gravd av oss i forbindelse med undersøkelsene. Hi ble undersøket etter at vi var helt sikre på at binna hadde forlatt øya og tatt ungene med ut i isen. Foto: BA – 31.03.1980



Fem av de totalt sju reinsdyrene som befant seg på Svenskøya i mars–april 1980. Fire simler og én kalv. Foto: BA – 22.04.1980

Vi valgte å tolke det som at binna og ungene oppholdt seg i hiet. Sånn måtte det være, var vi enige om.

I løpet av sju uker fant vi 21 ynglehi og 28 midlertidige hi på Svenskøya. Vi så til sammen 56 bamser med smått og stort, og tilbakela 600 kilometer på ski. Totalt ble det funnet 77 ynglehi på Kong Karls Land våren 1980.

En besynderlighet vi brukte atskillig tid til å spekulere over var at sju reinsdyr tråkket rundt på den isolerte, lille øya denne våren. To bukker, fire simler og én kalv. I 1967 ble én enslig bukk observert på Svenskøya, ti år senere én bukk og to simler.

Hvordan rein i det hele tatt finner veien til øya er et mysterium. Ikke minst fordi det ikke finnes rein på Kongsøya, 25 kilometer unna, som både er større og har bedre beiteforhold. Om reinen har tatt seg over Olgastretet, er det en tur på 100 kilometer fra Edgeøya eller Barentsøya. Eventuelt har den kommet fra Nordaustlandet 80 kilometer unna. Skulle det ha skjedd i løpet av en sommer eller om høsten, er det ingen enkel svømmetur. Vinterstid med is i voldsom bevegelse, og råker som åpner og lukker seg, er det så godt som umulig. Det til tross, teller reinbestanden på Svenskøya i dag, ifølge Norsk Polarinstitutt, minst 150 dyr. Fortsatt uten at



Ungebjørn på «beite» i skråningen like sør for hytta Texas Bar i Liefdefjorden. Foto: BA – 09.08.2005

noen har tatt seg videre over Rivalensundet til Kongsøya.⁸

Utover i de tidlige 1980-årene var issituasjonen i de sentrale isbjørnområdene på østsida av Svalbard vanskelige. Det kom flere alarmerende meldinger om bjørner som gikk rundt på øyene på østsida og sultet. Kunnskapen om dyret var fortsatt svært mangelfull, og rop om krise lot ikke vente på seg. En isbjørn i land på en øy, uten is å se i noen retning, var så godt som dødsdømt. Den samme holdningen har også slått inn i dagens klimadisputt, hvor pessimistene fastslår at isbjørnen ikke vil overleve. Det hjelper lite å påpeke at store klimatiske og ismessige svingninger er typisk for polare øygrupper som Svalbard. Like lite som det hjelper å minne om at isbjørnen faktisk er vel tilpasset å leve under slike forhold. Sommeren 2009 var jeg på cruise med turistfartøyet «Polar Star» rundt Spitsbergen. Like ved sjøkanten, under Alkefjellet i Hinlopenstretet, kom vi over en liten tass av en isbjørn. Bjørnen lå og slumret, som isbjørner ofte gjør sommerstid, uten å la seg affisere av gummibåtene med turister. Den kvinnelige tyske guiden, med mange sommer-sesonger på Svalbard, fortalte med stort alvor at den lille bjørnen var utsultet og at den ikke ville klare seg gjennom vinteren. Hun sa det med den største selvfølgelighet, uten å ha annet å



Hundoddammen, Hundodden på nordsida av Brennevinnsfjorden. Også bamser blir gamle og dør en dag. Hva denne døde av er ikke klart. Foto: BA – 15.08.2011

forholde seg til enn bjørnens manglende interesse for turistene.

Sommeren 1984 var det svært lite is rundt Svalbard. Iskanten lå mellom 81 og 82 grader nord. Det vakte såpass stor bekymring at flere ekspedisjoner dro ut for å finne ut hvordan det sto til med bjørnene på østsida, hvor det ikke fantes så mye som en isknult. Rundt 70 voksne bjørner viste seg å ha «strandet» på Kongsøya. Svenskøya ble ikke like grundig undersøkt.

For å følge opp undersøkelsen, dro Rasmus Hansson og Bjørn Lindgren, som begge jobbet i Miljøverndepartementet, samme høst til Kongsøya for å finne ut hvordan situasjonen hadde utviklet seg. I en rapport om undersøkelsene skriver Hansson:

«Det var alminnelig antatt at de strandete dyra har dårlig tilgang på mat. Ettersom hele Øst-Svalbard er isfritt kan denne situasjonen gjelde

et relativt betydelig antall bjørner. I områder som Kong Karls Land er det tenkelig at den særlig rammer mange drektige binner.»⁹

Kondisjonen ble notert på 38 av de 55 bjørnene de registrerte. Seks ble bedømt som gode, 24 som middels og åtte som dårlige. Hansson skriver i rapporten at 25 av de voksne bjørnene lå i ro, at fem av dem satte seg i bevegelse etter at de var oppdaget, men at de beveget seg langsomt og lite. To døde bjørner ble funnet. Den ene en gammel utmagret hann, den andre en årsunge som han anslo veide rundt 35 kilo.

Hansson skriver videre at undersøkelsen ikke ga noen klar indikasjon på om de voksne dyrene var rammet av sult, selv om det var liten mattilgang på øya, men at «dyrene syntes gjennomsnittlig i dårligere hold enn normalt». Tidligere ble det antatt at isbjørn ikke var i stand til å fange sel i åpen sjø. Senere observasjoner har vist at det ikke er riktig. Selv om mattilgangen var begrenset på Kongsøya, ble det også der sett kadaver av nyfanget sel tatt i sjøen.



Kapp Koburg på Kongsøya sett fra fjellet Hårfagre- haugen mot nordvest. Hytta Bjørne- hjørnet er den mest sentrale hytta for de mangeårige isbjørnundersøkelsene på Kong Karls Land. Foto: BA – 26.03.1985

Under det tre uker lange oppholdet på Kongsøya ble det funnet 25 hi i snøfonner som ikke tiner i løpet av sommeren. I ni av disse ble det sett bjørn. Hiene ble funnet i de samme områdene hvor ynglehi finnes om våren, som i Bogen. Det kan bety at enkelte hi brukes over flere år, som ynglehi om vinteren og som hvilested om sommeren. Vi gjorde lignende observasjoner under «Polarstar»-ekspedisjonen i 1977. Da observerte også vi sommerbjørn i hi i Bogen, under en fottur i området.

Isforholdene og ansamlingen av bjørn på Kongsøya sommeren og høsten 1984 førte til at polarinstituttet sendte to grupper til Kongsøya våren etter for å finne ut hvordan issituasjonen hadde virket inn på ungeproduksjonen. Isbjørn klarer seg i lang tid uten tilgang på føde. Er det rikelig å spise, langer den i seg slike mengder at den knapt er i stand til å gå. Er det smalhans,

tåler den flere måneder uten skikkelig næring. For noen år siden lå jeg og betraktet en ung isbjørn i lia like ved hytta Texas Bar i Liefdefjorden. Bamsen bar ikke preg av hunger, men gikk like fullt og beitet som ei anna ku oppover den grunne elvedalen. Isbjørn jafser gjerne i seg tang og tare som er kastet på land, og er i det hele tatt ikke kresen i matveien.

Det antas at binner som skal føde er mest utsatt når isen uteblir og tilgangen på skikkelig føde begrenses. Binna går i hi seinhøstes, føder to unger på et halvt til ett kilo, dier dem til de veier rundt ti kilo, bryter seg ut av hiet i mars–april – og oppholder seg ennå i to–tre uker i hiet, eller i området rundt, før hun går ut i isen med ungene. Det betyr at hun ikke har hatt tilgang på føde på fem-seks måneder. Det forteller noe om hvilken utrolig kapasitet isbjørn har.

Hvis drektige binner ikke har fått bygd opp tilstrekkelig fettreserve i løpet av sommeren og høsten, måtte det gi utslag i antallet hi, mente forskerne. Det var utgangspunktet for hiekspedisjonen våren 1985. Otto Ottemo og Rune Hesthammer dro til østsida av Kongsøya,



Gjengen som drev isbjørnundersøkelser for Norsk Polarinstitutt på Kongsøya i mars–april 1985. Den siste av de «klassiske» ekspedisjonene. Otto Ottemo (foran i rød anorakk) og Rune Hesthammer holdt til på østsida av øya, og er på påskebesøk på Kapp Koburg. Britt Hveem og forfatteren (t.v.) hadde sin base på Kapp Koburg. Isbjørnen er et lite prosjekt klekket ut av gjengen. Spørsmålet var hvordan en isbjørn ville reagere om den møtte en ekte isbjørn. Svaret er at den ruslet forbi uten å ense denne mer rolige utgaven. Foto: BA – 09.04.1985

med base i hytta ved Johnsenberget. Britt Hveem og jeg til Kapp Koburg på vestsida. Hesthammer er en erfaren svalbardianer, Hveem biolog med felterfaring både fra Svalbard og fastlandet.

Å være isbjørn på Svalbard er hardt, å være isbjørnunge enda hardere. Av alle unger som blir født, dør over halvparten innen de er ett år gamle. Under bjørnetellingen sommeren 1984 ble det på Kongsøya sett åtte binner med to unger hver og tre binner med en unge hver, 19 småtasser til sammen. Én måned senere så

Rasmus Hansson og Bjørn Lindgren kun fem unger. Hansson antar at det viser at de vanskelige forholdene gikk hardt ut over 1984-kullet.

I løpet av de fem ukene vi fire finkjemmet Kongsøya på ski fant vi til sammen kun elleve ynglehi, seks i vest og fem i øst. Det laveste antallet siden tellingene startet i 1972. Det ble antatt at det ble født få isbjørnunger også i andre hiområder på Svalbard, i og med at isforholdene var like dårlige rundt hele øygruppa. I en større sammenheng, over litt tid, er det tvilsomt om dette har hatt noen betydning for isbjørnstammen på Svalbard.

At isforholdene varierer fra år til år er normalt, nå og da med ekstraordinære sesonger som 1984–85. De årlige svingningene i isutbredelsen har siden fortsatt, med lite is sesongen 2006–07 og mer normale forhold 2008–09. Sommeren 2009 kom til å bli en skikkelig issommer, med fast is i mange av fjordene til langt utpå sommeren og svært mye og tung is rundt Sjuøyane, og videre østover. Også Hinlopenstretet var i perioder stengt av tung

baks. Sesongen 2010–11 ble det vi kaller en god, gammeldags isvinter med is i alle fjordene og drivis også langs vestkysten av Spitsbergen.

Videre forskning

Hiekspedisjonen våren 1985 ble den siste av de klassiske isbjørnekspedisjonene som hadde pågått på Kongs Karls Land siden 1972. Med klassisk menes at ski hovedsakelig ble brukt til å ta seg rundt i terrenget, samt at arbeidet ble utført av folk som oppholdt seg inntil et par måneder i felt. (Norsk Polarinstitutt har i senere tid utrustet lignende ekspedisjoner til Kongsøya, med kortere oppholdstid og færre deltakere.)

Siden den gang har forskerne utelukkende brukt helikopter i arbeidet med isbjørn. Det er en praksis som har ført til reaksjoner, ikke minst fordi helikopterbruken utelukkende foregår innenfor de strengeste verneområdene på Svalbard, med Kong Karls Land som det aller strengeste. Da de store verneområdene ble opprettet i 1973, var beskyttelse av dyrelivet mot støy og stress et viktig argument. Paradokset er at ingen stresser dyr mer enn forskerne, hvor mye de enn hevder å gjøre det i det godes tjeneste.

Det aller største paradokset er at forskere også har tatt i bruk helikopter i de viktige hiområdene, selv om det aldri er gjort undersøkelser av effekten av helikopterstøy på bog unger. I de årene jeg deltok i hiekspedisjonene ble viktigheten av ikke å forstyrre dyrene unødig alltid understreket.

Underlig nok har de samme forskerne, som mer enn noen andre bidrar til å stresse dyr i verneområdene med helikopterstøy, drevet undersøkelser for å finne ut hvordan isbjørn lar seg påvirke av støy fra snøskutere. Argumentet for undersøkelsene er at snøskutertrafikken har vokst voldsomt de siste årene, særlig i turistnæringen, men også blant fastboende.

Faktum er at dette er et svært lite problem sammenlignet med veksten i helikoptertrafikken, oftest fordi forskere og forvaltere har dårlig tid. Når helikopter også



Isbjørnforsker Jon Aars i Norsk Polarinstitutt på Kapp Koburg under tanking av helikopteret. Det ble fløyet over Kongsøya og Svenskøya for å finne ut antallet ynglehi. Foto: BA – 06.04.2008

brukes i hiområdene, uten at noen kjenner effekten av stresset dyrene påføres, framstår bekymringen rundt skuterbruken noe hul.

Forskerne Magnus Andersen og Jon Aars i Norsk Polarinstitutt skriver i sin rapport om snøskuterprosjektet at problemet med menneskeskapte forstyrrelser av isbjørn så langt har hatt relativt liten vitenskapelig interesse. Samtidig konkluderer de med at binner med små unger har et potensial til å bli forstyrret av snøskutere «because they react on relatively long distances».¹⁰

Etter at Thor Larsen sluttet i Norsk Polarinstitutt har flere hatt stillingen som isbjørnforsker etter ham. Først Øystein Wiig, deretter den kanadiske forskeren Andrew Derocher inntil Jon Aars overtok i 2003.

Thor Larsen var tilbake på Kongsøya i april 2009, sammen med Øystein Overrein i Norsk Polarinstitutt. Han var hyrt inn for å overføre sin mangeårige erfaring med å lete opp isbjørnhi på gammelmåten, til fots og på ski opp og ned fjellsidene. I en rapport skrevet etter ekspedisjonen drøfter Thor Larsen bakkeobservasjoner kontra observasjoner fra luftfartøy. Han mener at det ikke lar seg gjøre å skille mellom ynglehi og mer midlertidige hi



Hårfagrehaugen like øst for Kapp Koburg på Kongsøya. Å oppdage isbjørnhi fra helikopter er ingen enkel oppgave. I tillegg til at helikopteret støyer og skaper stress hos binner og unger. Foto: BA – 06.04.2008

uten å gjøre undersøkelser fra bakkenivå. Han er imidlertid mest kritisk til forstyrrelsene, og skriver:

«Etter nesten et halvt års opphold i hiet, der binna har født og alet opp unger uten tilførsel av noen form for næring, er hennes kondisjon dårlig når hun bryter ut av hiet i mars–april. Likevel velger hun å oppholde seg ved hiet i noen dager – iblant opptil to uker – for at ungene skal få den nødvendige trening og binna amme dem før hun tar dem med ut i isen. Flere av binnene beiter også på vegetasjon i denne perioden.

Det sier seg selv at den intense motorlarmen fra et fly eller helikopter medfører et stort stress som ofte utløser panikksituasjoner når den lille familien søker tilflukt i hiet, som i blant kan ligge flere hundre meter unna (observert ved selvsyn). Dette må nødvendigvis medføre en

kritisk belastning på binnas lille energireserve, og kan i verste fall få fatale konsekvenser både for henne og ungene.»¹¹

Han peker også på at binna og ungene lett kan komme bort fra hverandre i stressede situasjoner. (Noe hendelsen på Svenskøya illustrerer.)

«Det er rimelig å anta at slike situasjoner lettere kan oppstå under overflyvning av familiegrupper som befinner seg i en viss avstand fra hiet, for eksempel i ett av de mange dagleiene man ofte finner i nærheten. I og med at et helikopter eller småfly straks fortsetter med søk etter å ha vært over et hi eller en familiegruppe, lar det seg sjelden gjøre å kontrollere om en slik oppsplitting kan ha skjedd.»

Norsk Polarinstitutt betrakter rapporten som et internt dokument, og vil ikke offentliggjøre den. At jeg sitter med den, skyldes gammelt vennskap.



Nyfødt ringselunge nyter livet ved morens pustehull i isen på Tempelfjorden. Slik småtasser har mange fiender, og er snacks for en sulten bamse. Foto: BA – 19.04.2008

Kanadiske Ian Stirling er nestor blant isbjørnforskerne. Også han er svært kritisk til motorisert ferdsel i områder hvor isbjørnbinner ligger i hi. I boka *Polar Bears. The Natural History of a Threatened Species* skriver han om hvor sårbare ungene er, og hvor viktig det er at binna ikke utsettes for forstyrrelser som kan føre til at hun forlater hiet for tidlig, «as the cubs are not likely to survive».

Under et intervju med Jon Aars på hans kontor i Norsk Polarinstitutt i Tromsø, innrømmer Aars at han er klar over at bruken av helikopter er omdiskutert, og at støyen påvirker bjørnene.

– At binner med unger reagerer når vi flyr helikopter, enten de er i hiområdet eller ute i isen, har vi registrert. Vi ser at hvis vi er i nærheten av hiet, så løper de rett inn i hiet hvis de kan. Binner med unger er i en veldig sky fase, og mer sårbare enn andre bjørner. Kanskje er de mer sårbare akkurat når de kommer ut av hiet enn to uker senere når de er ute i isen? Det vet jeg ikke, sier han.

Bruk av helikopter i hiområdene på Kong Karls Land har så langt vært svært begrenset, men har vært atskillig oftere brukt på Hopen. Her har Aars i perioder fløyet over hiområdene hver eneste dag.

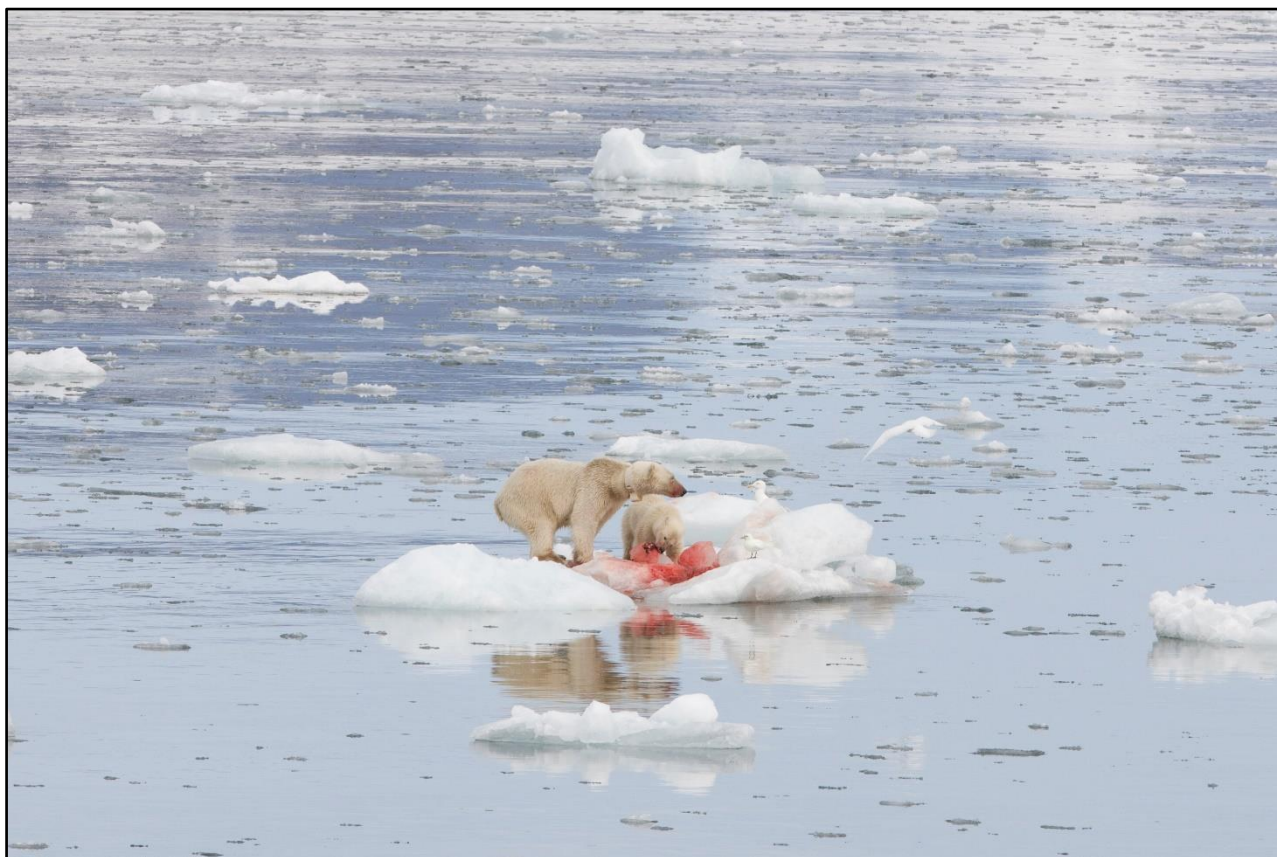


En hunnringsel, snadd, stikker opp i et pustehull på Tempelfjorden. Ringsel står øverst på isbjørnens meny, hun er derfor på vakt for den minste bevegelse på isen. Foto: BA – 10.04.2010

Den mest omfattende bruken av helikopter skjer imidlertid i forbindelse med de årlige undersøkelsene av isbjørn i drivisen, der Thor Larsen i 1960- og 1970-årene brukte ishavsskute. Aars flyr hver vår over svære områder, også i drivisen rundt øygruppa, på jakt etter isbjørn. Så snart en bjørn blir oppdaget, legger helikopteret seg tett over den mens Aars, eller en av hans assistenter, skyter en bedøvelsespil i dyret. Jon Aars har ingen betenkeligheter med å bruke helikopter, fordi det er eneste mulighet for å få tatt prøver av isbjørn. Så lenge Miljøverndepartementet mener at forskning på isbjørn skal utføres, er det prisen å betale, mener han. Og at noen dyr må lide for kunnskapen.

Ifølge Aars går det få minutter fra pila har truffet til bjørnen ligger flat. Deretter blir det tatt blodprøver, spekkprøver, hårprøver og en hel rekke andre prøver av dyret. For å finne ut alderen blir en liten tann i tillegg trukket. Prøvene blir analysert for blant annet å finne spor etter miljøgifter og tungmetaller, samt den generelle helsetilstanden til dyret. Hvert dyr får plastmerker i ørene og et unikt nummer tatoveret på innsida av overleppa.

Øremerkene sitter som runde kuler i øregangen og er svært upopulære blant fotografer og



Isbjørnbinne med unge i Vestre Burgerbukta innerst i Hornsund. Binna har tatt en sel, og har fått selskap av ismåker og én polarmåke. Binna er blitt utstyrt med en satellittsender rundt nakken av isbjørnforskerne i Norsk Polarinstitutt. Foto: BA – 12.08.2009

turister, som gjerne vil ha bilde av et ubesudlet dyr i en storslått natur. Et øremerke oppfattes av mange som en krenkelse av dyret, og en ubehagelig påminnelse om sivilisasjonens grenseløse kunnskapstørst. I tillegg har bjørnen gjerne et stort, svart nummer malt bakpå skinka.

– Ideelt sett skulle du vel gjerne bedøvet og merket samtlige bjørner rundt om på Svalbard?

– Hvis jeg hadde gjort det, hadde jeg visst alt. Men det er to ting: Det ene er det etiske, selvsagt, det andre at det ikke er nødvendig. Hadde jeg merket halvparten, hadde jeg fortsatt hatt veldig høy presisjon. Det antallet jeg merker, som har vært mellom 60 og 100 hvert år, gir ikke så veldig høy presisjon.

– Hva vet dere så langt?

– Vi vet veldig mye om hvor bjørnene beveger seg fordi vi etter hvert har hatt satellittsendere på mange dyr. De siste årene har vi begynte å merke bjørner i områder vi ikke har vært før. Vi vet at de beveger seg i forskjellige retninger og hvordan de gjør det. Vi vet også en del om overlevelse av unger og voksne og om rekruttering. Fordi vi har så lav presisjon, har vi problemer med å sammenligne og se hvor mye overlevelsen har forandret seg. Isforholdene gjør at den kan ha forandret seg mye på fem år, uten at vi klarer å fange det opp. Hvis folk stiller det enkle spørsmålet om isbjørnbestanden øker eller minker må jeg bare melde pass. Jeg har ingen idé. Vi har ikke data som sier noe om det, forklarer Aars.

De enorme områdene og de vanskelige forholdene, med is i bevegelse, tåke, stormer og kulde, er det ingen enkel affære å skaffe kunnskap om isbjørn. Før satellitthalsbånd ble tatt i bruk rundt midten av 1970-årene, var kunnskapen om hvor bjørnene vandret av den grunn svært mangelfull.



Isbjørn i tett drivis like nord for Ryke Yseøyane, fotografert fra kystcruiseskipet «Polar Star».
Foto: BA – 04.08.2009

Det første forskerne oppdaget da data begynte å strømme ned til jorden fra satellittene som plukket opp signaler fra bamsene, var hvilke enorme avstander de tilbakelegger. Thor Larsen forteller at enkelte bjørner la bak seg mer enn 40 kilometer i snitt i løpet av ett døgn.

Satellitthalsbånd er atskillig mindre og enklere utformet enn de svære pakkene med kompliserte festesystemer som ble brukt tidligere. Senderen har begrenset levetid, avhengig av batterikapasiteten. Etter et år eller to skal halsbåndet løsne av seg selv. Tidligere hendte det at bolten som holdt det hele sammen, og som skulle korrodere og ødelegges ved kontakt med sjøvann, ikke gjorde det. Det førte til stygge skader på enkelte bjørner.

Vandringsdata har gitt mye ny kunnskap. Som at enkelte bjørner er svært knyttet til et bestemt område, og at de stort sett oppholder seg der med utflukter rundt i et begrenset område.

Andre bjørner legger ut på vandring over enorme områder, vestover mot Grønland og østover mot Frans Josefs Land på russisk side.

Halsbåndene har også avslørt at bjørner som oppholder seg på nordvest-hjørnet av Spitsbergen ikke menger seg med bjørner i øst i særlig grad.

Forsker Jon Aars forteller at de enten holder seg i ro i området, eller går nordover i isen.

– Går de nordover, går de ikke i de samme områdene som bjørnene som holder til lenger øst. Og de vender gjerne tilbake til samme sted som de startet fra. Vi har

flere bjørner i Raudfjorden og Liefdefjorden som vi fanger hver vår. De kan ha vært nesten halvveis over til Grønland, men de vender tilbake til samme sted, sier han.

Noen bjørner gidder ikke en gang å ta seg en tur nord i isen, men oppholder seg i Liefdefjorden eller Raudfjorden hele året. Andre bamser foretrekker nabofjordene Woodfjorden og Wijdefjorden.

Totalbestanden av isbjørn er i dag mellom 20 000 og 25 000 dyr fordelt på 20 ulike bestander. Rundt 3 000 av disse holder til i vårt område. Barentshav- bestanden har sitt område fra Svalbard østover til Frans Josefs Land.

– Vi sier 20 000 til 25 000 bjørner, men det kan være ganske langt fra sannheten. I de russiske områdene, for eksempel, har vi ikke kontroll i det hele tatt. Det kan være dobbelt så mange som vi tror, eller færre i de områdene. Når det gjelder antallet, vet vi mye mer om barentshavbestanden enn man vet om de fleste andre bestandene. Vi tror at den er et sted

mellom 2 000 og 4 000 bjørner, men det er ikke lett å ha presisjon på den slags, forklarer Aars.

– Selv i dag med moderne teknologi er det vanskelig å ha oversikt over isbjørnstammen?

– Det er sikkert et paradoks når man tenker på hvor mye fokus det er på isbjørn og det som skjer på grunn av klimaproblemene. Øker stammen fortsatt etter overbeskatningen i fangsttida, eller er det et punkt hvor de går nedover på grunn av klimaet? Aars stiller spørsmålet, men har ikke svaret.

De store endringene i isforholdene rundt Svalbard har allerede ført til en dramatisk nedgang i antall isbjørnhi på Kongs Karls Land. Siden undersøkelsene tok til i 1970-årene, har antallet hi på den lille øygruppa lengst øst variert fra rundt 30 til 80.

Da Jon Aars og hans kollega fløy over Kongsøya og Svenskøya i begynnelsen av april i fjor, ble det kun funnet to hi. Begge på Kongsøya. Samtidig som forskerne ikke fikk øye på ei eneste binne med unger i det som i alle år har vært regnet som isbjørnens viktigste fødestue.

Fjorårets katastrofalt lave tall er resultatet av én enkelt flyging. Riktignok gjort 8. april, hvor det normalt ville vært langt flere hi å se, og ikke minst binner som trukket rundt med ungene sine.

Aars er forsiktig med å trekke bastante konklusjoner, og sier at det helt klart kan være flere hi enn de to som ble observert.

– Det jeg kan si ut fra observasjonen er at det helt sikkert ikke er tjue, tretti hi på Kong Karls Land, men mer sannsynlig fem, seks.

Årsaken er manglende sjøis rundt øygruppa seint på høsten, på den tida binner vanligvis går i hi.

I en rapport av Jon Aars og Magnus Andersen, som i alle år har arbeidet sammen med Aars, oppsummeres undersøkelsene som er gjort siden 1970-årene.¹² Ved siden av Kong Karls Land har også Hopen, 250 kilometer lenger sør, i alle år vært et viktig hiområde. De siste årene har det

knappt gått ei eneste binne i hi på Hopen. I rapporten har de to isbjørnforskerne blant annet tatt for seg mengden av is rundt Hopen og Kongs Karls Land, og fastslår at antall dager med over 60 prosent isdekke om høsten har stor betydning for hvor mange binner som går i hi. Om Hopen spesielt skriver de:

«Siden satellitt- overvåkingen av isdekket startet i 1979 har det vært en markert nedgang i antall dager med sjøis rundt Hopen om høsten, og siden hitellingene startet på 1990-tallet har det vært en tilsvarende nedgang i antall hi på øya.»

Spørsmålet er om binner som normalt skulle gått i hi på Hopen og Kongs Karls Land, har valgt andre områder. Jon Aars sier at det er vanskelig å svare på dette, men at det helt klart kan være tilfellet:

– Det vi viser i vårt arbeid er at isbjørnen påvirkes lokalt av isforholdene, men vi kan ikke si noe sikkert om for eksempel de nordøstlige områdene av Nordaustlandet. Det eneste vi kan si er at antall hi varierer sterkt fra år til år.

Aars sier at kunnskapen om hvor mange av bjørnene som går i hi på Frans Josefs Land, på russisk side, også er høyst usikkert. Analysene viser at det fødes færre unger nå enn tidligere, og at tendensen er klart synkende.

– Ser du noen grunn til å rope ut om situasjonen?

– Jeg sier bare hvordan situasjonen er, så får andre avgjøre om de skal rope eller ikke. Jeg verken kan eller vil si noe om hvilken effekt det vi observerer kan ha for isbjørnbestanden, annet enn at det som skjer er klart negativt, svarer Jon Aars.

– Isbjørnen har vist seg svært tilpasningsdyktig gjennom pur overlevelse i tusener av år?

– Isbjørn og mange andre dyr er tilpasningsdyktige, men det betyr ikke at det ikke er dramatisk om isen forsvinner. Jeg tror at

hvis isen forsvinner i store områder, vil isbjørnen veldig fort bli borte fra de områdene. Om isbjørnen forsvinner som art, er noe som har vært veldig mye diskutert. Jeg er mindre pessimistisk enn mange andre, men der gjetter vi, sier isbjørnforskeren.

Notar:

1: Polar-Posten nr. 3, 1968

2: Svalbardposten nr 5-6 1960/61 – 24. desember 1960

3: Bergmester Hans Merckoll sto bak byggingen av fire hytter i august 1936 for den norske stat, som nødhytter for skipsmannskap ved forlis. På nordvestsida av Barentsøya, på Frankenhøya, ble det bygd ei hytte lik den på Kapp Koburg på Kongsøya. I Isflakbukta på Phippsøya, Sjuøyane, ble det bygd ei mindre hytte lik den på Kapp Pettersen på Svenskøya. Hyttene er tegnet av geolog Anders Orvin i Norsk Polarinstitut, som senere ble direktør for institusjonen.

4: Jørn Thommasen og Rasmus Hansson fortsatte studiene sine også i 1979 og publiserte sin hovudfagsoppgave i Norsk Polarinstituttssportserie i 1982: Isbjørnbinner med unger i Bogen hiområde, Kongsøya, Svalbard – en etologisk grunnstudie.

5: The Oxford University Arctic Expedition 1935-36

6: The Oxford University Arctic Expedition 1935-36

7: Thor Larsen og kona Sølvi Fosseide hadde Kapp Koburg på Kongsøya som base, Otto Ottemo og Roger Strøm Andersen holdt til på østsida av øya, med hytta ved Johnsenberget som base. Pål Prestrud og jeg hadde oppholdt oss på Svenskøya.

8: Under det årlige høsttoktet Sysselmannen gjør med sitt tjenestefartøy, blir blant annet reinbestanden på Kong Karls Land telt. Ingen dyr er så langt sett på Kongsøya. I 1996 besto flokken på Svenskøya av 44 dyr. I 2003 hadde den vokst til 96, og i 2006 til 128, i 2009 til 160,

og i 2010 til 157. Tallene er hentet fra faunarapporten til forvaltingsplanarbeidet for Øst-Svalbard utført av Norsk Polarinstitut. Ifølge seniorrådgiver Øystein Overrein i NP er tallene ikke absolutte. Det er tallene fra 1980.

9: Rapport fra isbjørnregistreringer på Kongsøya, Svalbard i september og oktober 1984 av Rasmus Hamsson.

10: Behavioural response of polar bears to disturbance by snowmobiles av Magnus Andersen og Jon Aars.

11: Rapport fra registrering av yngelhi for isbjørn i det vestlige fjellmassivet på Kongsøya, Svalbard, 2.-28. april 2009 av Thor Larsen og Øystein Overrein.

12: Norsk Polarinstituttets nettportal Miljøovervåking Svalbard og Jan Mayen – MOSJ:

Isbjørn

<http://mosj.npolar.no/no/fauna/marine/indicators/polar-bear.html>

Plukkfangst:

Islandsfisket mislukka.

Fraa Aalesund blir meldt at sildefisket ved Island har vore krent i aar, serlig for skuld det ulaglege veret. Kring eit halvt hundre lag er med i fisket fraa Aalesund.

Av dei 50-60 selfangstfartya er dei fleste komne heimatt. I Vestisen, burtetter mot Grønland, har fengda vore god i aar. Kring 80 pst. av fartya er komne heim med full last. Prisane har og vore gode, serlig for store selskinn.

Derimot har fangsten i Kvitehavet, under den russiske konsesjonen, gjeve heller krent utbytte. Veret har vore ulagleg; og avgiftene har vore urimeleg store, upp til 18-20.000 kr. for kvart farty.

(Avisa «Den17deMai» 28. august 1923)

Ishavsvisa

I Isflaket nr. 1 2023 trykte vi «Ishavsvisa» eller «Med lengsel så vil eg fremføre», så den også har blitt kalla, utan å opplyse om kven som hadde skrive den. Dette er det også mange som har spurt seg om i årtider då forfattaren har vore nokså anonym av seg, og forfattar manglar på alle gamle avskrifter av den før så populære visa. Visa er også spelt inn på plata «Frem fra Glemselen kap. 4» med Helge Borglund.

På Wikipedia står følgjande å lese: ««Vi seiler for velstand og lykke» er en skillingsvisa som også blir kalt for «Tromsøvisa» eller «Ishavsvisen». Det er litt uenighet om opprinnelsen til visa, noen mener den kommer fra Nord-Norge, andre fra en av Vestfoldbyene, antakelig Tønsberg, mens atter andre igjen mener at den stammer fra Ålesund».

Det rette er at det er Lars Sundgot frå Ulsteinvik som har skrive «Ishavsvisa». Meir om han under her.

Lars Sundgot (1876-1943) -forfattaren av Ishavsvisa

I mange år har eg tykt det var synd at Lars Sundgot, onkelen min, ikkje fekk den æra han fortente med omsyn til forfattarskapen sin. Av det han skreiv vart Ishavsvisa den mest kjende, nokon sette melodi til henne og brukte delar av eitt av versa som refreng. Denne visa vart mykje spelt på radio ein periode. Då var Lars alt død, og kunne ikkje stå fram som forfattar. Derfor vart visa som regel underskriven med «forfattar ukjend» når ho vart igjen gitt eller referert til.

Lars skeiv mange viser eller dikt, vi har kopiar av fleire andre, til dømes «Fiskerens skjebne», «Min siste vilje» og «Mitt siste vitnesbyrd». Søstera til Lars, Lina, mor mi, skreiv også dikt. Dei las dikta til kvarandre naturleg nok, og hadde mykje moro med dette. Ho hugsar godt då Lars skreiv «Ishavsvisa».

Svogeren til Lars, Hans Strand, som var uteseglar og seglmakar om bord på ei seglskute, ville ha han med på ein langtur. Turen varte i mange år. Lars, som var så smått forlova før han reiste, skreiv mange av versa til denne visa på



Lars Andreas Peter Johannesson Sundgot (17.5.1876-11.10.1943) frå Sundgot i Ulstein. Han gifte seg med Karoline Marie Andersdotter Oppedal (2.7.1879-5.3.1948) frå Oppedal i Selje i Ulstein kyrkje 16.6.1907 og busette seg i Måløy. Lars er forfattar av "Ishavsvisa". Foto Simonnæs, Enok O., Ålesunds museum./Fylkesfotoarkivet.

turen. Då dei kom heim hadde jenta blitt lei av å vente på Lars, ho hadde forlova seg med ein annan. Mor fortalde at han vart svært lei seg, og føya endå eit vers til visa; vers fem. Som vi forstår er denne visa skriven over tid; han skreiv mange vers etter dette.

Mor mi fortalde mykje om onkel Lars. Sjølv hugsar eg han berre som ein gammal mann. Han døydde i 1943. Mor sa han var snill og god, og morosam å vere saman med. Han hadde mange venar. Han vart gift og budde i Måløy, der han dreiv ein butikk. Han fekk oppleve Måløy-raidet på nært hald, han stod i loftsglaset og følgde med på ein stor del av slaget. Dette fortel Astrid Hulseker, som budde hos dei då. Ein stor del av det han hadde skrive kom vekk etter at han døydde i oktober 1943.

Det har vore mykje snakk om kven som var forfattaren av «Ishavsvisa». I vår familie har vi aldri vore i tvil om diktaren. Det var onkel Lars, det. Eg hugsar at vi kalla songen «Vi seiler for velstand og lykke». No er situasjonen ein annan; det begynner å tynnast av dei som veit noko om det. Derfor er det viktig å slå fast ein gong for alle at det er Lars Sundgot sitt verk. Onkel Lars var ikkje «PR-kåt», og tykte ikkje det var nødvendig å stå fram og fortelje at det var han som var forfattaren. Vi som lever i dag, føler at vi skuldar å heidre han med å vise fram dei fine versa han skreiv.

Johs. Thoresen Ulstein
(Vikebladet Vestposten 16. april 2005)

Diktaren frå Sundgot

I Vikebladet Vestposten 17. november 1994 har Anne Gry Eilertsen også meir om diktaren frå Sundgot.

I 1928 var Toralf Eiken frå Ulsteinvik fiskar om bord i «Bard». Ein dag båten låg ved kai i Måløy, kom ein eldre staut kar om bord, og spurde om der var nokon frå Ulsteinvik. Toralf, som då berre var nokre og tjue år, melde seg ved rekka. Mannen var Lars Johannesson Sundgot, fødd og oppvaksen i Sundgotane. Han bad Toralf heim til seg, og overleverte han visa han hadde laga til minne om forliset til Ulstein skuta «Celina-Maud».

Ulstein-skuta «Celina-Maud» gjekk ned mellom Island og Noreg i 1905, etter å ha vore på sildefiske ved Island. Alle om bord kom vekk. Skipper på skuta var Ole Breivikgjerde frå Dimnøya. Han var bror til mellom andre «Gjerde-Peder». Det var også folk frå Haddal om bord i skuta. Like etter forliset skreiv Lars Johannesson Sundgot minnediktet «Fiskerens skjebne». I mange år vart ho liggande i ei skuffe, truleg saman med andre dikt som han laga. For Lars Johannesson Sundgot var ein skriveglad mann. Blant anna er det han som har skriva «Ishavsvisa», som ofte blir sunge i radio og TV, og som blir annonsert som «forfattar ukjend».

Det var søstera Lina Ulstein, mor til mellom andre Johs. Thoresen Ulstein, som oppdaga at

det var broren Lars som hadde skriva «Ishavsvisa».

Kven var så denne Lars Johannesson Sundgot? Han var fødd i 1876 i Sundgotane og døydd i 1943 i Måløy.

-Lars var ein beskjeden type, fortel Sigmund Breivik frå Dimna, som har levert oss «Fiskerens skjebne».

-Han vart gift i Måløy, men ekteparet fekk ikkje born. Kanskje var det derfor han ville gje diktet til nokon frå Ulstein, til nokon som kunne ha tilknytning til det.

Sigmund Breivik fortel: -Han Toralf Eiken var om bord i «Bard» i 1928. Og då båten låg ved kai i Måløy, kom ein eldre staut kar bort og spurde om der var nokon frå Ulsteinvik. Og Toralf melde seg ved rekka. Mannen presenterte seg som Lars Johannesson Sundgot, og baud han med seg opp i heimen.

-Der fekk Toralf personleg overlevert visa om forliset. Han ville berre gje det til ein frå Ulsteinvik, og sette ikkje fram noko krav om at det skulle offentleggjerast. Det var berre tilfeldig at Toralf for litt sidan nemnde for meg at han hadde ei slik vise. Han hadde hatt ho i lommeboka si heilt sidan 1928, fortel Sigmund Breivik. Han meiner visa er verd å kome på trykk.

Breivik opplyser at Lars Johannesson Sundgot blant anna blir onkel til Johs. Strand og Astrid Holseker i Ulsteinvik. Han var yngste bror til Johan, Knut og Kornelius Sundgot, Marie Hofset, Lovise Rasmussen, Lina Ulstein og Nikoline Roppen. Alle er døde i dag.

«Fiskerens skjebne»

Der er en utelkelig skare av seilere store og små. Utover den blinkende flate se alle på fiske skall gå.

En del skall med sildegarn drive en del bruker line og agn.

Men alle de strever for sine som bor på den rettbgyde strand.

Når bølgene sakte seg kruser går fisket med liv og med lyst.

Men ofte når havet det bruser så vilt ved den nordiske kyst.
Med bølger så høye som fjelde af stormernes vinende hyl.
Først da er man havet sin velde og farkosten flyr som et lyn.

Da er der vist mangen en kvinde i hytten der inde på strand,
Som hører de tutende vinde og venter sin elskende mand.
Mangen en moder da beder til Gud for sin eneste sønn.
At Gud hånom nådigen leder tilbake det er hendes bønn.

Med glede de råber velkomne og fangsten den ikke er stor,
Men ofte han ikke fikk komme den du elskede høyest på jord.
De grusomme bølger han røvet og gjemmer han dypt i sin favn.
Men trøst deg det er bare støvet hans sjæl er i himmelens havn.

En fisker så ofte må kjempe for sitt liv på det opprørte hav.
Sitt brød i fra havbunden hente for at stille det daglige krav.
Så ofte er fangsten vel ringe i hjemmet er sykdom og nød.
Og intet han haver at bringe de små når de beder om brød.

Men akk der er mange som falder i kamp for det daglige brød.
Det er Gud som dem hjem til sig kalder skjønt budskapet uventet lød.
Hør råbet se sjøen der borte pass opp, å Gud hjelpe en vær.
Den bryder og de er borte sjøen tok dem de er ikke mer.

Der hjemme der sidder de kjære de venter og lengter og ser.
Men aldrig så kommer de mere, for stedse nu borte de er.
Så ene og forlatte de sidder de har kun de elskede små.

O tenk vad i hjerte de lider av sorg de vil nesten forgå.

Gud hjelpe de enker og mødre som ene med sorgen må gå.
Du nådigen alle må føre til engang de vile må få.
Lad håbet nu engang os samle i himmelens herlige sal.
Der aner de kjære få favne med glæde bag død og bag grav.

Til slutning jeg der vill bede at mindes vår fisker med bødd.
Til Gud som oss alle må lede og alle vil give sin lønn.
Husk alle som færdes der ude for at bygge sitt hjemm og sit land,
mens havet og stormene sude ett hurra for fiskerens stand.

Lars Johannesson Sundgot, Måløy

Plukkfangst:

Rik sælfangst i Hvitehavet

Frå Tromsø meldes at sælfangeren «Forland» av Aalesund er indkommet til Tromsø med den første sælfangst paa 1700 sæl, et meget gunstig resultat i betragtning av det korte ophold i Hvitehavet. De norske sælfangstskuter som har faat koncessjon i Hvitehavet ser saaledes ut til at gjøre god forretning.

(Ringerikes Blad 9de april 1923)

God selfangst

Igaar kom seilveidaren «Flemsøy» fraa Vestisen med 3700 sel. Dei hadde med seg mannskapet fraa selskuta «Uda» som forliste i isen.

(Firda Folkeblad 1. mai 1923)

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 sende SMS «Grasrotandelen 997304527» til 60000

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
solvi.rekkedal@sbm.no

