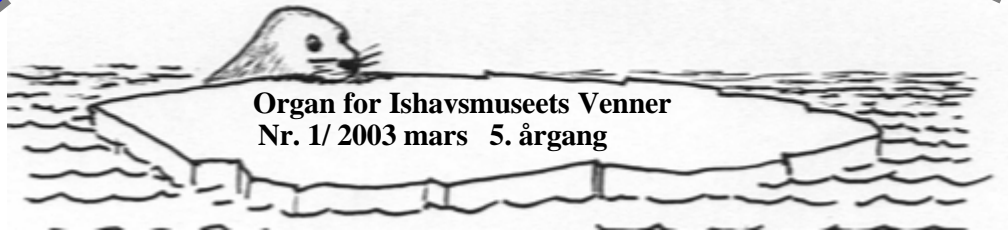


# ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner  
Nr. 1/ 2003 mars 5. årgang

## Kjære lesar.

Då dette er årets første nummer må vil vel kunne seie Godt Nytt År til alle våre lesarar sjølv om vi allereie er komne ut i mars.

Dette nummeret av "Isflaket" inneheld varierende stoff, her er historia om kjempetur til Vestisen med "Signalhorn", tankar om Jan Mayen sin framtid som norsk område og den eventyrlege skjebna til ishavskuta "Kitak" m.m.

Vi i redaksjonskomiteen takker alle som har sendt oss stoff denne gongen også, og dei skal vite at utan deira bidrag ville "Isflaket" blitt heller tynt. Formålet vårt er å lage eit blad som er interessant og leseverdig, og som kan bidra til halde oppe interessa for Ishavsmuseet og aktivitetane der vidare framover. Neste nummer planlegg vi i mai/juni, og dersom nettopp du har ei god historie på lur som du vil dele med oss andre er du velkomen som bidragsytar.

Ta gjerne kontakt med ein av medlemmane i redaksjonskomiteen eller andre som er engasjert i arbeidet med Ishavs museet.

Andreas Ringstad  
-redaktør-

## ÅRSMØTE

Det vert halde årsmøte i Ishavsmuseets Venner

Onsdag 19. mars kl. 18.00

på Ishavsmuseet.

Vanlege årsmøte saker, kaffi og småkaker.

Underholdning ved Hakapikane og Herman Bakke

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Johan Ole Brandal - formann, Greta Kirkebø – nestformann, Tor Riise – sekretær,  
Hans Petter Brandal, Leif Kristian Brandal, Brit Eilertsen , Ottar M. Brandal.

Isflaket: Andreas Ringstad, Finn Sindre Eliassen og Webjørn Landmark

Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL

# **ISHAVSSKUTA "KITAK"**

(ex m.a. "Arild" og "Sachsen")

Av Magnus Sefland

Skuta vart bygd som "Sachsen" i 1938 i Hamburg og vart levert til eit lokalt reiarlag. Skuta vart bygd av tre, hadde måla 78 ft/111 brt og fekk montert ein Deutz dieselmotor på 180 hk.

I 1940 var "Sachsen" på selfangst i Vestisen. Mannskapet var tysk, men nøkkelpersonane i fangsten var frå Nord-Noreg. I april dagane, etter at Noreg vart okkupert av tyske styrkar, møttest dei norske skipperane for å diskuterte situasjonen. Skipperane på dei norske skutene frykta at "Sachsen" skulle gje opp posisjonar for dei norske skutene til tyske stridskrefter. Eitt tema var korleis "Sachsen" kunne uskadeleggjerast. Ulike aksjonsformer vart diskuterte. Eitt av alternativa skal visstnok ha vore at den sterkaste skuta, "Veslekari", med Johan P. Brandal ("Runne-Johan") som skipper, skulle senke "Sachsen" ved påkøyring. Nokon slik aksjon vart ikkje sett i verk, m.a. fordi motførestillingane mot aksjonar var for sterke og fordi "Sachsen" kom seg unna. Seinare under krigen gjorde skuta teneste som vervarslingsfartøy under namnet "Hessen". Under krigen hadde Tyskland ei tid eit anna vervarslingsfartøy som også bar namnet "Sachsen". Dette fartøyet var ein dieseldriven trålar på 284 tonn. Under ein meteorologisk operasjon ved Nordaust-Grønland i 1943 vart trålaren søkkt av sitt eige mannskap for å skjule operasjonen. I somme samanhengar har desse fartøya vorte forveksla.

Rundt 1950 vart ishavsskuta "Sachsen" kjøpt av brødrane Wilhelmsen i Tromsø. Skuta fekk då namnet "Arild" og fiskerimerket T 2 T. Under dette namnet, og med Werner Wilhelmsen som skipper, var skuta i Vestisen under orkanen i 1952. "Arild" var truleg den skuta som var verst ute av dei som greidde seg gjennom orkanen. Skuta var ille tilreidd då ho kom inn til Island etter orkanen. Då hadde skuta mist over bord ein mann som omkom. Den omkomne var Oluf Kaspersen, svigerfar til skipper Wilhelmsen.

Seinare på 1950-talet fekk skuta etter tur namna "Foynøy" og "Munkøy". Det siste av desse namna hadde skuta då Ivar Hustad i Molde stod som eigar. Då hadde skuta merket M 10 M. Skuta fekk ny baug i 1956/57. I 1962 gjekk skuta gjennom ei større ombygging som også omfatta ny hekk og nytt overbygg. Dette auka dimensjonane på skuta til 95 ft/177 brt. Då vart det også sett inn ein Alpha dieselmotor på 280 hk. Den siste ombygginga vart gjort i samband med at Bernt A. Brandal og Per H. Brandal i Brandal overtok skuta. Då fekk ho namnet "Kitak" og fiskerimerket M 64 HD. Namnet "Kitak" var visstnok eit geografisk namn frå Grønland. Skipper og reiar Bernt A. Brandal ("Runne-Bernt") er elles son til Johan P. Brandal, som i 1940 var utpeika til eventuelt å senke nettopp denne skuta.

"Kitak" enda dagane sine i 1965. På fangst i Vestisen fekk skuta ein lekkasje etter ei isskruing. Skaden var ikkje større enn at dei prøvde å nå heim. Men eit stykke vest av Runde svikta pumpene, og "Kitak" gjekk ned. Følgjeskuta "Eskimo" tok opp mannskapet frå "Kitak" i ein situasjon som var forholdsvis udramatisk.



Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL

## **Ni harde døgn.** **Med "Signalhorn" i Vesterisen i 1960**

Slik Birger Brandal minnest turen.

Av Johannes Bjarne Alme

**Aleine, og med sløkte lanterner låg "Signalhorn" midt i kastet, mens dei kunne sjå lysa av skutene som passerte utanfor iskanten.**

"Storturen hans Bjarte med "Signalhorn"; har eg ofte høyrte sagt. Utover at dei fanga 5-6000 kvitingar var det lite eg hadde høyrte om turen. For å finne ut meir, tok eg kontakt med Birger Brandal som i 1960 var 1. skyttar på "Signalhorn".

Første året Birger var på selfangst var i 1946, då var han med "Grande" i Danskestretet, eller Strete som dei brukte å seie. Siste turen på selfangst var i Vesterisen i 1977 som 1. skyttar på "Brandal". Det året var han også styrmann ombord mens skuta gjekk på ekspedisjonstur på Aust-Grønland.

"I 1946 var vi innoft Isafjord på Island på veg heim –då kjøpte eg med silkestoff til søstera mi som skulle konfirmerast".



*Skipper Bjarte Brandal*

Det var sjeldan vare i etterkrigstidas Noreg. "Hausten 1977 sette vi i land utstyr og ein del ekspedisjonsmedlemmar på Isafjord etter avslutta ekspedisjonstur. Så ringen vart på ein måte slutta der" fortel Birger no 26 år seinare.

Men attende til turen i 1960. Som alle ishavsfolk seier Birger også at det er lite han hugsar frå den turen. "Det eg hugsar er at eg fekk telegram om at eg hadde vorte far til ei jente. Utover det, så var det som alle andre turar, ja men ekstra slitsamt", seier han.

Han gjekk ombord den åttande mars, då var det å ta ombord spekktankane, fangstutstyr og proviant, sjå over alt utstyret, ja gjere det som vi kalla "å gjere klart". Bjarte Brandal var skipper, Birger som nemnt 1. skyttar, Odd Eiken var 2. skyttar. Av dei andre som var med, hugsar Birger no: Arvid Aschehoug var maskinist, Bjørn Øvrelid var assistent, Otto Sivertsen, Bjørn Pedersen og ein nordlending som heitte Trygve Larsen, men vart kalla Troll-Trygve var tre av fangstmennene. Sistnemnte var ein driven ishavsmann, hadde fleire sesongar på Newfoundland bak seg, og i følgje Odd Eiken fenomenal til å flå.

I eit avisintervju som 70-års jublant, sa Bjarte at favorittskuta hans var "Signalhorn" Det høyrte truleg ut det. Det var første skuta han var skipper på, og han vart der om bord i meir enn 15 år som skipper. Dessutan var det med den skuta han sette vesterisrekord, som skinnvrakaren kalla det. Det er denne turen vi her skal minnst litt.

“Signalhorn” var bygd i 1914, men ombygd i 1934. I 1951 vart skuta på ny ombygd, der den no fekk ein skikkeleg rana isbaug. Hekken var utoverfallande av kuttartype. Slik eg huskar “Signalhorn”, så låg den lavt i sjøen. Ganske fin å sjå på frå sida, med den runda baugen, og den lave utoverfallande hekken. Overbygget stod nesten rett over keisinga. Skuta var kvitmala, med gule mastrer og gul skorstein.

“Signalhorn” hadde i 60 desse måla:

Loa:	112,5 fot	34,4 m
Lpp:	99,3 fot	30,3 m
Bmax:	21,7 fot	6,6 m
Driss:	10-10 fot	3,30

Hovudmotoren var ein Crossley 52 mod, Diesel 2SC SA 6cy 265x345 – 450 hk, med fast Propell.

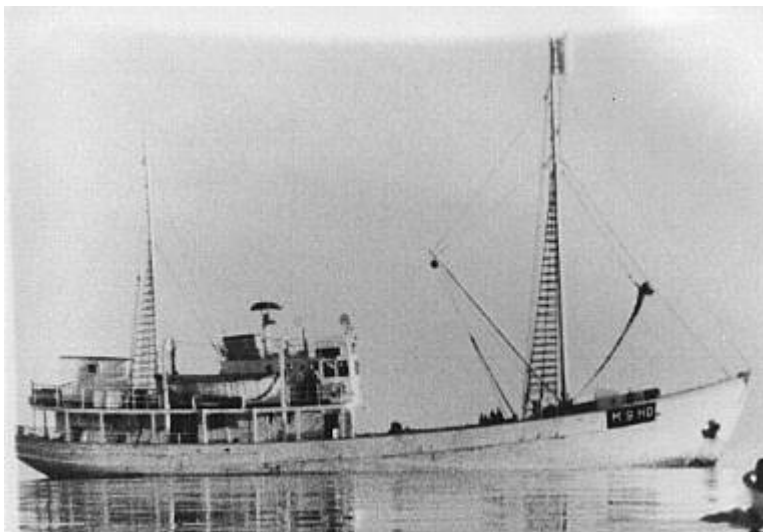
Tidlegaste dag for avsegling var 13, ”men vi brukte aldri å gå den 13. Det er eg heilt sikker på at vi ikkje gjorde”, seier Birger. Og etter mange vesteris-, strete og ekspedisjonsturar i lag med skipper Bjarte Brandal, veit han det at Bjarte ikkje gjekk den dagen. Utifrå det, er det truleg at Signalhorn gjekk den 14.

Overseglinga var som vanleg, ”kan ikkje hugse noko spesielt”, seier han. Skuta hadde oppe storsegl. Vidare var dei innom Jan Mayen med ein del varer og post.

Etter Jan Mayen kursa dei på Nordvest slik ein brukte. ”Då vi gjekk inn i isen var vi aleine skute. Det har både vore sagt og skrive at ”Askeladden” var i lag med oss, det er feil”, seier Birger. Vi var aleine. Etterkvart som vi kom inn gjennom isen kom vi frampå meir og meir sel. Denne var tildels heilt nykasta(fødd). Isen var flott å fangste på, flat som eit stovegolv. Veret var forholdsvis mildt og ein del skodde. Det var alle mann på isen med hakapik og dragartau. Ungane vart avliva og dratt i store dungar, det kunne vere dungar på over 100 stykkje. Etterpå kom skuta, og ein mann sprang med langjollen, eller dei andre jollene om skuta kom nær dungane. [Jollen: vier som går frå vinsjen opp i ei blokk som for langjollen var i baugstaget, men for dei andre jollene var blokka festa i ein vire som gjekk frå midt oppi mastra og bak til davitanæ.] Ungane vart så lagt i eit nett av tau - ”Piselestnett” som så vart huka på jollen – vieren, og dregne ombord i skuta.

Fangsten gjekk føre seg i eit rivande tempo frå grålysninga om morgonen til seine kvelden. Dersom ein var så heldige i løpet av dagen, at ein kom i nærleiken av skuta, kunne ein stikke ombord og sluke i seg litt mat, før det var å kome seg på isen igjen. Når mørket kom, og det vart uråd å fangste meir, prøvde vi å samle oss og gå mot skuta. I blant kunne ho vere vanskeleg å sjå, men vi visste at Bjarte hadde oss i kikerten, og at han arbeidde med å jolle ombord dungane og var på veg i mot oss for å få oss ombord att.

Etter vi hadde kome ombord var det å få seg ein sein middag, og ein Rød Mix, før ein måtte på dekk og begynne å flå dagens fangst. Heile skuta var full av dyr. Det var berre å finne seg ein plass å begynne å flå seg ned gjennom dungen. Berre det å flå seg ned til dekket, slik at ein kunne stå skikkeleg var ein bra jobb. Arbeidet med å flå tok lang tid, så det vart seint på natt før vi hadde flått unna. I forhold til talet på dyr på dekk var ikkje talet så svært i forhold til på Newfoundland. Men plassen på skuta var no berre ein brøkdel av kva som td. var på ”Polaris” som eg hadde vore med på Newfoundland, seier Birger. Dessutan var



det nykasta dyr, og dei er vanskelege å flå. Lukka var at det var forholdsvis mildt, om ikkje hadde det vorte enno verre. Etter at dyra var flådde, skulle skinna spylast og vaskast, og så måtte dei leggast utover slik at dei kjølna av. Deretter var det å få seg litt søvn før det var opp til ein ny dag.

Slike dagar var det viktig med ein solid frukost. Etter frukost var det ut på dekk for å ranke opp skinna frå gårdsdagen slik at det var plass til nye dyr og skinn til denne dagen.

Dette arbeidet heldt dei på med i 9 samfulle døgn. Frå første dag av brukte dei ikkje radioen. Sidan "Signalhorn" var aleine ønska dei heller ikkje at heile floten skulle peile seg, og dermed kome settande inn til seg. "Om natta slekte vi alle lanterner, og var også svært forsiktige med anna lys. I blant kunne vi sjå lys frå andre skuter som gjekk forbi ut ved kanten. Men desse såg ikkje oss. Dessutan var det tidvis også litt skodde, ei og anna snøbye gjorde og at sikta ikkje var den beste", minnst Birger med litt lengt i auga

Ottar M. Brandal som var skipper på "Aarvak" svara slik på mitt spørsmål om dei ikkje lurte på kvar "Signalhorn" var: "Sjølvsagt gjorde vi det, men Bjarte var ikkje den som var oftast i radioen, så det tok nok nokre dagar før vi begynte å lure".

Etterkvart som dagane gjekk, vart det smått med plass på dekk. For at skinna ikkje skulle surne, måtte dei vere kalde før dei vart platta ned i lasteromet, men for at vi skulle kunne fortsette fangsten måtte dei ned, så etter nokre dagar i fangst måtte skinna plattast ned.

Den 27. eller 28. mars sendte skipper Bjarte Brandal telegram til reiarlaget på Brandal om at dei hadde 5000 kviting. Då vart dei sjølvsagt peila av dei andre skutene, så frå då av visste alle kvar "Signalhorn" var. "Vi fortsette fangsten til vi hadde 5800 kvitungar. Då slutta vi av fangsten på kvitungar og begynte å gå utover mot kanten. Isen var mykje verre å gå ut av enn den hadde vore å kome seg inn i gjennom". Når "Signalhorn" gjekk ut, var fleire skuter på veg inn mot kastet. "På veg ut kom vi borti blueback og klarte å få plass til 600 skinn, det vart toppen av kransekaka" seier Birger.

Etter "Signalhorn" var lasta og skulle heim, vart det storm, så dei måtte vente på betre ver før dei ville gå ut i havet. I den stormen skada "Aarvak", som låg i same området som "Signalhorn" styringa, samt at ein mann om bord (Knut Holstad) fekk slått av arma på to plassar idet roret slo. Når veret roa seg, rigga "Aarvak" seg til naudstyring av taljar, og skulle gå til Island for å reparere. Skipper Ottar M. Brandal snakka med skipper Bjarte på "Signalhorn", og "Signalhorn" gjekk sørover i mot Island i lag med "Aarvak", før dei kursa austover.

"Etter at lukene var skalka og fangstutstyret var rigga ned og vi hadde begynt på heimturen med fullasta skute, var alt slitet gløymt", seier Birger Brandal no 43 år etterpå. Før han tek atti: "ja i alle fall til neste tur".

"Signalhorn" kom til Brandal laurdag den 9. April, det var påskeaftan. Når skuta kom inn var straumen på Brandal borte, men når dei kom attåt kaia såg dei at mange folk var samla for å ta i mot dei.

På spørsmål om det vart ein økonomisk god tur, så seier han at det vart det. Men sunnmøringen i Birger er raskt på plass og føyer til at sidan det var nykasta dyr og mykje skinn å take vare på, så vart dessverre ikkje kvaliteten heilt topp på alt, så turen kunna vorte enno betre.

Kjelder:

Samtale med 1. Skyttar på "Signalhorn" Birger Brandal

Samtale med 2. Skyttar på "Signalhorn" Odd Eiken.

Samtale med Maskinist Arvid Aschehoug på "Signalhorn"

Samtale med skipper Ottar M. Brandal på "Aarvak".

## Sangen om "Signalhorn"

Melodi: Anne Madam

"Signalhorn" er stolteste skute på jord

kor: å – å stoltest på jord.

For det sier alle som er her om bord

kor: å - å er her om bord.

"Signalhorn" den ruller i øst og i vest

kor: å - å øst og i vest.

Men skuter som ruller de er alltid best.

Kor: å - å er alltid best.

I storm og i stille den når alltid frem

kor: å - å når alltid frem

I ishavets øde der er hennes hjem.

kor: å - å er hennes hjem.

Det finst ikke is som kan stoppe den opp

kor: å – å stoppe den opp.

Det arbeides hardt fra maskin og til topp.

kor: å maskin og til topp.

Og gutta på "Hornet" kan alle å få.

kor: å – å alle å få.

Og dyra de tar de er slett ikke få

kor: å – å slett ikke få

Når skuta er full-lastet kurser vi hjem.

kor: å – å kurser vi hjem.

Til kone og barn eller kanskje en venn

kor: å – å kanskje en venn.

Men etterpå skal vi ha sjørøverfest

kor: Å – Å Sjørøverfest.

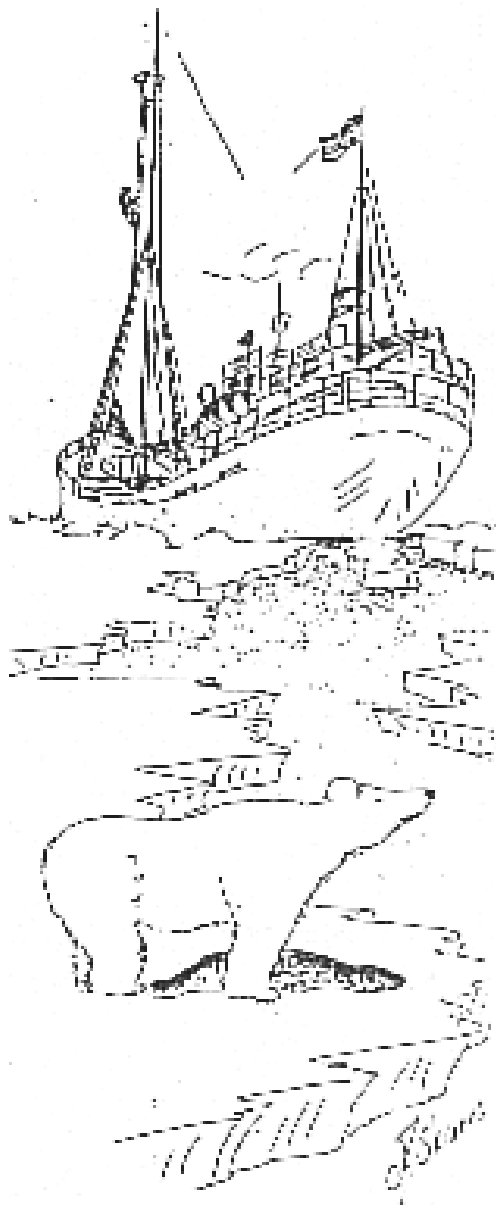
Å atter så setter vi kursen mot vest.

kor: Å – Å kursen mot vest.

Vesterisen 1956

B.B

"Sangen om Signalhorn" vart til i Vesterisen i 1956. Skuta låg fastfrosen og mannskapet måtte finne på forskjellig for å få dagane til å gå. Diktaren er Birger Brandal.



## Vestis- og streteturen til museumsskuta "Aarvak" i stormåret 1917.

Av Ola Jarle Bigseth

Gamle Hau-Johan sa at det er førstereisgutane som hugsar best. Far min, Sverre Bigseth, var med "Aarvak" som førstereisgut i 1917, han var då 16 år gamal.

Eg skal her prøve å skrive det eg hugsar av det han fortalde. Ole Riise var skyttar på ålesundsskuta "Arctic", og Sverre Bjåstad og far vart samde om å spørje Ole om han kunne skaffe dei plass til Vestisen. Ole ville prøve det. Han skulle ein tur til Ålesund, og når han kom tilbake, skulle dei få resultatet.

Då Ole kom frå byen, stod det ikkje oppstilt bussar og drosjer på kaia. Nei, det var å ta beina fatt og gå til Rise. Hareid var ei mørk bygd å kome til, for her var ikkje elektrisk lys. Og på dei få gardane frametter dalen, stod husa mørke. Ole kunne skaffe berre ein plass, og den fekk Sverre Bjåstad, då Ole passerte der. Då Ole kom fram til Nybø, fekk far vite at der ikkje var plass. Bestemor fortalde seinare at far vart rasande, og det verste var at kameraten kom med.

Bestefar sa då at far fekk gå ut til Brandal og spørje der. Far tok turen til Brandal, og der fekk han plass med Webjørn Landmark på "Aarvak".

Den dagen dei skulle møte opp for klargjering, starta far før det vart lyst med skipssekken på ryggen på vegen til Brandal. Det var mykje snø å vade i, for om natta hadde det blåse nordvest kuling eller storm med mykje snøfall. Skuffelsen var stor då han endeleg kom til Brandal, for der var ikkje ei einaste skute. Alle hadde rømt inn på Vågen på grunn av mykje drag ved kaiene. Han laut snu tilbake til Hareid og vidare til Liavågen. Då han kom så langt inn at han såg skutene ved Kollageret på andre sida av Vågen, tenkte han at rundt Vågen ville han ikkje klare å gå. Men så fekk han sjå nokre karar med ein fangstbåt nede i fjøra, og han ropte då til dei og spurde om dei skulle over til andre sida og dei svarte at det skulle dei. Så ville han vere med, så måtte han berre kome. Stueren var ferdig med middagen og heldt på med oppvasken, men då han hørde marsjen far hadde hatt, så diska han opp med saltkjøt og erter og plommesuppe. Far sa at det var det beste måltidet han hadde fått i heile sitt liv.

I Vestisen var det dårlege forhold heile turen, og for "Aarvak" vart det for det meste å bakke ut for kanten. Dei brukte segla, det var ein hard og jamn eksis, det var å ta inn rev og slakke ut igjen. - Oss hadde nesten ikkje negler igjen på fingrane, sa far. Og så var det isbankinga då, for alt tauverk som skulle gå gjennom blokkene, måtte reinbankast. "Aarvak" hadde lite fangst frå Vestisen, og når dei avslutta turen, gjekk dei til Island. Kvar dei stoppa på Island, hugsar eg ikkje lenger.

Kola måtte dei trille nokså langt og tippe det på dekk for vidare stuing på baksane og tankane. Vatn fylte dei på den måten at dei låra begge fangstbåtane. Den eine rodde dei, den andre hadde dei på slep. Så barst det opp i ei elv som var eit godt stykke frå der skuta låg. Så auste dei full den båten dei slepte og rodde til skutescida og donka på tankane om bord. Far mintest at dei var godt utkøyrde når dei var ferdige på Island.

Så gjekk turane vidare til Stretet. Far trudde ikkje at Webjørn hadde ringt heim frå Island. For når skutene som hadde vore heime og skift tur kom bort i Stretet og såg "Aarvak" ligge der, så trudde dei at også dei andre skutene som var sakna kunne vere der.

Ein dag dei låg inne i isen, såg dei at straumen drog ut ein svær strimmel austan for dei og svinga den vestover lenger ute, og faren var då at den vart lagd til kanten, og då vart det vanskeleg å kome ut. Benjamin Brandal var skipper på "Haugen", og han kom på sida til "Aarvak" og ropte til Webjørn: - Oss må vel kome oss ut før han set oss inne? Webjørn svarte at no hadde han lege og slingra og bakka heile vestisturen, så no fekk det vere nok. Strimmelen la seg til kanten og stengde dei inne, men dei hadde flaks. For isen slakka opp indre og det vart fine fangstforhold. "Aarvak" lasta opp og kom seg ut og heim med kjempetur. Prisane var også gode.

Far vart som fortalt rasande fordi han ikkje fekk plass på "Arctic" Men "Arctic" var ei av skutene som forliste dette året. Ole Riise og Sverre Bjåstad kom ikkje heim. Kanskje bør vi vere meir audmjuke dei gongane det ikkje gjeng slik som oss ønskjer.

(Ola Jarle Bigseth var i mange år skipper på "Fangstmand". Siste åra før han vart pensjonist, var han kaptein i MRF)



*Biletet er teke ved buda i Brandal der mannskapet på Aarvak spekka lausfangsten etter turen i 1917. Webjørn bakarst til høgre attmed byssa. Sverre Bigseth nærmast til venstre, han står bøygd og driv og kjøtar. Lengst til høgre ved spekkbenken er Bjørn Øvrelid, han var skyttar på turen. Vi ser også Knut Engeset. Dei andre er ukjende.*



## **Jan Mayen og dens fremtid.**

Av Bjarne J. Brandal

Hvordan vil den se ut ?

I motsetning til Svalbard, Bjørnøya og Hopen er Jan Mayen som kjent rent norsk territorium. Det eneste frie Norge kong Haakon var konge over under siste verdenskrig.

Virksomheten gjennom tidene har vært noe varierende. Slik også med interessen for øya. Som vi vet kunne islendingene godt tenke seg å ha Jan Mayen som eget territorium, bl.a. på grunn av fiskeressursene og fiskerigrensen.

I de senere år har den norske virksomheten dreiet seg om driften av LORAN navigasjon og værvarsling m.m.

Satellitter har imidlertid mer og mer overtatt en større del av navigasjonsmarkedet, og det er derfor uvisse prognoser om levetiden til LORAN. Det kan se ut til å bli avvirket i 2005. Utgiftene til LORAN-virksomheten dekkes over fiskeridepartementets budsjett, mens arbeidet utføres av forsvaret. Den nedbygging av forsvaret som har funnet sted i den senere tid har skapt en viss uro om fremtiden til Jan Mayen dersom forsvaret skulle trekke seg ut. Noen har tenkt i forkant av utviklingen: Hvordan vil / bør Jan Mayen se ut dersom både fiskeri og forsvaret trekker seg ut ?

Meteorologi/værvarslingsdelen utgjør som kjent en mindre del i forhold til LORAN.

Styret i Ishavsforeningen Jan Mayen har nedsatt en idégruppe som allerede er i sving med å komme med synspunkter og forslag til struktur, drift og virksomhet i tiden framover dersom forsvaret trekker seg ut.

Miljømessige forhold og øyas beliggenhet vil sette begrensninger på den type aktiviteter som kan være aktuelle. Arbeids/idegruppen består av:

Lederen Hjørdis Dahle, styremedlem Rolf Kirkemo, Chr. Gløersen og Bjarne J Brandal

Blant ISFLAKETS lesere er det trolig mange som har synspunkter på Jan Mayens fremtid og hvordan den bør bli. Er du en av disse vil den nedsatte idégruppe gjerne høre fra deg. Du kan kontakte i første rekke kontakte Bjarne J Brandal.

[bj.brandal@c2i.net](mailto:bj.brandal@c2i.net)

### **Litt om Ishavsforeningen Jan Mayen**

Ishavsforeningen Jan Mayen har et meget sosialt og samfunnsengasjert formål. Derfor har riksantikvaren og værvarslinga for Nord Norge bevilget nokså store midler til kjøp av materialer til dugnadsarbeid som utføres i regi av foreningen.

To stikkord er:

- Arbeid med å bevare den eldste meteorologiske stasjonen på nordvest Jan Mayen. Denne ble fraflyttet og nedlagt i 1962/63. Det varmer hjertet til en venn av Jan Mayen å se at denne stasjonen nå er satt i en slik stand at noe ikke lenger står for fall.
- Prosjektet "GAMLEMETTEN" har visjoner og åpner for flere spennende muligheter. Helt avgjørende vil det være at man fortsatt vil ha noen idealister og entusiaster som er villig til å engasjere seg i det videre arbeid..
- Generalforsamlingen og styret i ISHAVSFØRENINGEN ser på virksomheten i tiden fremover og vurderer om "GAMLEMETTEN" bør skilles ut som en egen stiftelse. Det kan gi lettere adgang til ressurser/midler.

- En egen ad-hoc arbeidsgruppe bestående av Petter Grønnaas, Arne Nyland og Bjarne J Brandal er utpekt og i gang med disse vurderinger.
- Bevaring av KREML. Navnet Kreml hadde sin opprinnelse fra den brakke/anleggsby som ble satt opp i hui og hast i 1958/59 i forbindelse med LORAN-utbyggingen. Flere av disse bygg er nå borte, men en kjerne er igjen og det er denne kjerne Riksantikvaren mfl. ønsker å bevare.

Det foreligger mye informasjon om Jan Mayen. Mye av den ligger på INTERNETT. Der er også nyhetsbrev som gir detaljert informasjon mest myntet på medlemmene i Ishavsforeningen, ca 300 i tallet. I disse dager foreligger NYHETSREV nr. 3.

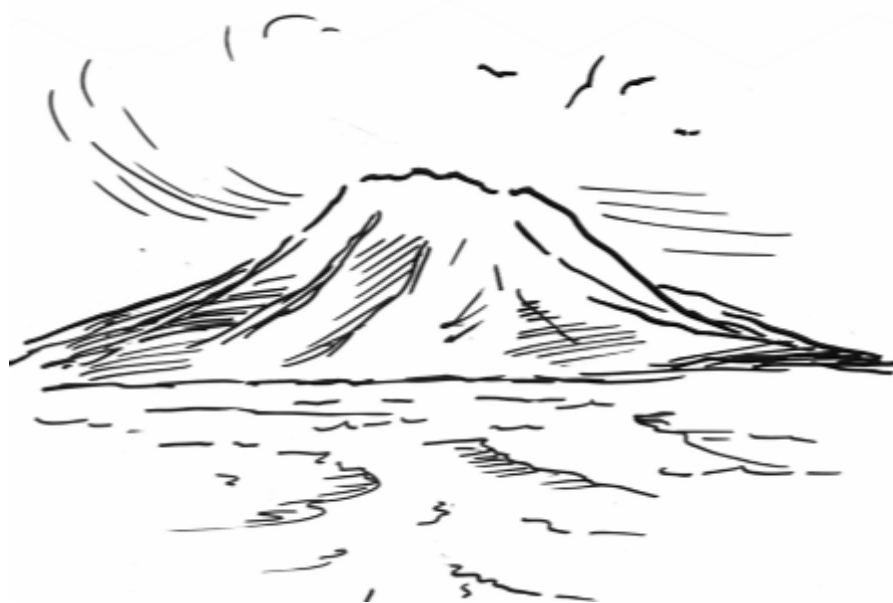
**ISHAVSFORENINGEN JAN MAYEN.** Framtidig virksomhet etter år 2005. Idégruppe. Formål og mandat.

- Å komme med forslag til nye virksomheter på Jan Mayen etter eventuell nedlegging eller sterk reduksjon av nærværende aktiviteter.
- Framsette forslag om hvordan staten kan forvalte sine eierinteresser.
- Framtidig virksomhet som foreslås må ikke være i strid med de overordnede mål å verne øyas natur, miljø og historiske minner.

Tips om leseverdige polarbøker:

-HOPEN 2000. Ishavsøy og meteorologisk stasjon. Utgiver Tor Børsting tlf 22 23 36 54  
E-mail: [borsting@senswave.com](mailto:borsting@senswave.com).

-SVALBARD. Et eventyrlig polarliv. Forfatter Kjell Reidar Hovelsrud. Orion Forlag, Oslo, tlf 23 19 60 90 E-mail: [orion@orionforlag.no](mailto:orion@orionforlag.no). [www.orionforlag.no](http://www.orionforlag.no)



## Utdrag frå Årsmelding for venneforeininga år 2002.

(Fullstendig årsmelding blir framlagt på årsmøtet 19. mars 2003)

Venneforeininga fekk i år 2002 nytt styre og ny leiar som konstituerte seg slik:

Leiar Johan Ole Brandal

Nestleiar Greta Kirkebø

Sekretær Tor Riise

Styremedlem Leif Kristian Brandal og Hans Petter Brandal

Kasserar Karl Ivar Konghaug

Vara Britt Eilertsen og Ottar Brandal

Kasserar Karl Ivar Konghaug og vara Britt Eilertsen ynskjer å trekke seg etter lang innsats.

Vi takkar dei begge for trufast teneste.

Medlemsbladet "Isflaket" har fått ny redaktør, ved Andreas Ringstad, og saman med seg i redaksjonen har han Finn Sindre Eliassen og Webjørn Landmark.

Det bladet du no held i handa er den tredje utgåva frå den nye redaksjonen si hand.

I årsmeldinga er det på sin plass å takke tidligare redaktør Johannes Alme for den store innsats han har lagt ned for "Isflaket", gjennom mange år.

Vi veit at han er glad for å sjå at bladet lever vidare med nye krefter ved roret, og håper og trur at vi får nyte godt av hans store kunnskap og interesse for polarhistorie også i framtida.

Av ting det har vore arbeid med i år 2002 må vi også nemne intervju med ishavsfolk, og / eller andre med tilknytning til Ishavsmiljøet.

Dette arbeidet held Sigurd Eliassen på med, og vi trur at disse opptaka vil ha stor verdi i notid og ettertid.

I år 2002 var det 50 år sidan det store ulykkesåret i 1952, då 5 skuter og 78 mann blei borte i ein voldsam orkan i Vesterisen.

Det var også 85 år sidan det andre ulykkesåret, 1917, då seks skuter, med 74 mann kom bort. Søndag 7. april var det minnegudsteneste i Hareid Kyrkje, og minnemarkering på Ishavsmuseet.

Både kyrkja og museet var fult denne dagen, av folk som ville minnast dei tragiske aprildagane.

For dei som sat igjen med sorga og saknet vart nok at dette ei sterk oppleving, men likevel ein verdig og god måte å minnast sine kjære på.

Den 4. juni blei nye M/V "Polar Star" døypt av gudmor Else Karlsen ved museet.

Dette vart ein fest for alle som deltok, og vi trur at så mange som 700-800 personar var med på denne markeringa.

Museet serverte selgryte, kaffi og kaker, stod for underhaldning ved Hjørungavåg Brass, Hakapikane, Brandal gamaldansklubb og Brandalskoret.

Ordførar og varaordførar var til stades frå kommunen.

Etter dåpsseremonien var det open skute, noko mange nytta seg av.

# B

PORTO  
BETALT  
P.P  
AVTALENR  
617108/7

I vekene før dåpen vart det selt lodd til inntekt for museet.

Premien, ei reise for to personar med "Polar Star", i ei veke på Svalbardcruise, blei vunnen av Lars Alme frå Hjørungavåg, og det kom inn i overkant av kr 60.000 til Ishavsmuseet.

M/V Polar Star kom innom Brandal på veg frå England til Svalbard, med 27 passasjerar om bord, og mange inviterte gjester.

Vi håper Karlsen Shipping også i år vel å svinge "Polar Star" innom Brandal og museet, for ei markering, sjølv om skuta blei omstendelig døypt i fjor.

Endelig hadde vi den årlige grillfesten, den 16. august.

I fint sommarvêr samla denne festen også i fjor mange venner av museet, sjølv om vi kunne ynske at enda fleire hadde møtte opp.

På oppsummeringsmøtet etter festen var konklusjonen at vi må bli flinkare med annonsering, og at vi må gjere menyen meir attraktiv for eit breiare publikum. Dette tøk vi sikte på å få til når festen skal arrangerast i år.

Medlemstalet i venneforeininga er tett oppunder 250 betalande medlemmer.

Vi kunne nok ynskje oss litt fleire medlemmer, men då må vi kanskje bli endå flinkare til å profilere oss, enn det vi har vore.

Vi ynskjer alle velkomne til årsmøtet den 19. mars.

Brandal 27.02.03

Sign.

Johan Ole Brandal

Leiar i Ishavsmuseets venner

**Denne utgåva av Isflaket  
er støtta av:**

