

# ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner  
Nr. 3 / 2001 Oktober 3. årgang

## Kjære lesar.

I denne utgåva av Isflaket er vi temaorientert. Temaet er "Jopeter"s forlating og gjennfinning i 1955 og -56. Dette er ei svært interessant historie. Mange hugsar hendingane, mens mange med meg, berre har høyrte om ho. Vi håpar at du som les det vi her har teke med, finn dette interessant.

I arbeidet med dette er her mange som har ytt bidrag, først og fremst må vi få takke Erik Hjortenberg frå Danmark og John Gæver jr, som har skrive to artiklar. Vidare takk til Nils Pilskog og Ola Pilskog som har lånt ut dagbøker og brev. Takk også til Toralv Hareide som gav oss kopi av ein artikkel som Erik Hjortenberg hadde skrive. Dette sette oss på sporet av han, og takk til Peter Schmidt Mikkelsen som formiddla kontakten til vidare Erik. Takk også til Webjørn som tek seg av det meste av dataarbeidet. Det er vel ikkje alle av mine "detaljar" han ser like stor nytte av.

Skulle ein ønske noko meir om temaet "Jopeter", må det vere at nokon tek utfordringa og lagar spelefilm om desse hendingane.

Johannes Alme

## Arrangement på Ishavsmuseet hausten 2001.

### **Onsdag 17. oktober 18.00**

Ishavsfest i forbindelse med Hareidsstemna. Denne dagen vil vi minnst bergingsbragda til "Polarhav" i Skagerak i 1966. Fleire av mannskapet vil vere på plass denne dagen. Det vil og Ingrid Aarstad som vart berga av mannskapet på "Polarhav".

Hakapikane er med oss, og det blir pause med kaffi og kaker.

Vel møtt til Ishavsfest!

### **Fredag 19. oktober 18.00**

Svalbardkveld med Hallvard Holm. Hallvard kjem frå Svalbard for å kåsere for oss. Det burde ligge ann til ein interessant kveld for alle polar intereserte. Hakapikane blir med i lag med Brandalskoret.

Kaffi og pratopause.

Vel møtt til Svalbardkveld!

### **Fredag 7. desember 18.00**

Den tradisjonelle førjulsfesten blir i år halden den 7. desember. Det blir mykje førjulsmoro med bl.a. Ulstein Mannskor, Hakapikane m.m. Kaffi, kaker og pratopause med loddsalg.



Vel møtt til Førjulsfest!

### **Styret i Ishavsmuseets Venner:**

**Bjarne Brandal - formann, Hermann Bakke - nestformann, Liv Skarbakk - sekretær,  
Hans Petter Brandal, Leif Kristian Brandal, Britt Eilertsen, Ottar M. Brandal.**

**Isflaket: Johannes Alme**

**Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL**

## Om en mislykket rejse med ishavsskuden "Jopeter" i 1955.

Av Erik Hjortenbergt, Danmark. .

*Erik Hjortenbergt er pensjonist frå Kort & Matrikelstyrelsen og var utsendt for å oppgradere den seismiske tjeneste i Danmarkshavn så seint som i 1998. I åra 1954 – 1955 var han ansatt som radiosondeassistent ved vermeldetjenesten under statsministeriets Grønlandsdepartement.*



Ishavsskuden "Jopeter" fra Ålesund hadde i 1955 oppgaven at bringe årets forsyninger til den militære slædepatrulje Sirius i Daneborg og til vejrstationerne i Daneborg og Danmarkshavn. Navnet Jopeter ble til fordi eieren hed Peter og hans kone hed Josefine. Passasjererne ombord var vejrtenestefolk fra Danmarkshavn og Daneborg, Siriusfolk fra Daneborg og to Nanok fangstmænd. Idag kommer der kun forsyningskib hvert andet år, nemlig de lige årstal, hvor der ofte har vist sig at være mindre is. Vejrstationen Daneborg er nu nedlagt, og de sidste Nanok fangstmænd rejste hjem i 1960.

*"Jopeter" innestengt i isen.*

*Foto: U.S.A.F*

Begrebet fangstmænd på Nordøstgrønland er nu en anakronisme, Nordøstgrønland er idag verdens største nationalpark.

Jeg gik ombord på Jopeter i Danmarkshavn 26 august 1955 efter at have tilbragt et år der som radiosondeassistent. Passasjererne fra Daneborg var allerede ombord. I havet umiddelbart udfør Danmarkshavn møder vi tæt sammenpakket storsis. Storsis er den is, der har vokset sig op til ca. 10 meter tyk gennem mangeårigt ophold i polbassinet, den følger den østgrønlandske strøm mod syd.

Vi opgiver at komme den vej ud, men sejler istedet gennem åbent vand i Dove Bugt, som ligger indenfor den 90 kilometer lange ø, Store Koldewey, syd for Danmarkshavn. Her møder vi igjen tæt sammenpakket is. Vi prøver igen nordfor, i strædet mellem Store Koldewey og Lille Koldewey, men isen er stadig for tæt sammenpakket. Vi beundrer her de



*"Jopeter" krenger meir, og bagasjen bæres ut på isen. Foto: Hjortenbergt*

usædvanlige lysvirkninger, nu hvor solen igen begynder at gå under horisonten om natten. Vi sejler for anden gang gennem Dove Bugt til området syd for Store Koldewey, og det lykkes at bane os vej langt ind i ismarkerne, næsten til øen Haystack, men så blæser det op med nordenvind, og vi sejler hurtigst muligt tilbage ad den åbning vi har banet i isen. For fjerde gang sejler vi langs indersiden af Store Koldewey og vi sejler forbi Danmarkshavn ret ud i Storisen. Inden længe begynder isen at pakke, så vi kun kan avancere uhyre langsomt.

Næste dag ligger vi helt fast, og om aftenen blæser det op, hvorved ispresset øges. Der lyder et drøn henne agter, det er et spant, der er presset ind i proviantrummet, som straks må rømmes. Desuden bryder rormaskinen sammen. Dagen efter 1/9, er vi drevet 50 km mod syd, men ligger stadig fast i den samme is. I løbet af dagen bliver rormaskinen repareret.

Den 2. september er det springflodtid, hvor der er særlig stærk bevægelse i isen. Hen på aftenen får skibet slagside til bagbord. Ganske langsomt krænger skibet mere og mere, og nu bliver der travlhed ombord. Lugerne skal omskiftes omhyggeligt, en båd sættes i vandet, og alle pakker deres vigtigste ejendele og bringer dem ud på dækket. Krængningen tiltager, og nu bæres alt ud på isen, personlig oppakning, proviant, presenninger og nogle ruller moskusskind fra lasten. Aftenkaffen nydes i de mest besynderlige skrå stillinger. Kaptajnen har samlet os og bedt os være klar til at gå ud på isen. Pludselig drejer skibet igen et par grader og nu lyder kaptajn Nakkens ordre: Alle mand på isen, hvilket vi hurtigt efterkommer. Der er sendt nødmelding om vor position, antal mand ombord, og at vi nu forlader skibet.

Der lyder brag, når spanter knækker. Isflagerne skrues således, at hurtigt opadskydende volde opstår ved sammenstødningsflagerne, men denne skrueproces i isen er lydløs. Det er temmelig mørkt og usigtbart, men der er ingen panikstemning, vi står på en solid isflage godt fra skibet, så masten ikke rammer os, hvis skibet kæntrer. Glade bliver vi da isen pludselig begynder at slække, og skibet retter sig op til normal stilling.

Isen begynder langsomt at spredes, men vi når at få alt om bord inden der bliver længere mellem flagerne end at en kuffert kan kastes fra mand til mand.. Næste morgen klokken 7 hører vi flyvemaskiner, det er amerikanske ubådseftersøgningsfly af typen Lockheed P2W Neptune. De kaster overlevelseshjælp ned på isen ved hjælp af faldskærme. Bortset fra et par kasser med fødevarer, der blev knust, er alt intakt. Det er en fantastisk præstation uden pejlesignaler fra skibet at kunne finde det midt i Grønlandshavet med en sigtbarhed på få hundrede meter og skyhøjde 50-100 m. Det giver os en dejlig tryghedsfølelse at se, hvor hurtigt og effektivt hjælp kan ydes. Kaptajn Nakken siger, at da vi ikke er i nød, skal redningsudstyret leveres uåbnet tilbage til amerikanerne.



*Livbåt settes på vatnet.*

*Foto: Hjortenberg Knutsen*

Dengang havde amerikanerne flyveredningstjenesten for området Grønland, som strækker sig fra 58½ N til Nordpolen. Denne tjeneste overgik til den danske stat engang i 1990'erne. Dagen efter kommer der slæk i isen, og kursen sættes udefter. Til nu har isrekognosceringshjælpen begrænset sig til en enkelt kontakt med Lauge Koch ekspeditionens

Norseman fly, men nu får vi kontakt til ikke mindre end to isrekognosceringsfly, en dansk Catalina og et amerikansk firemotoret fly.

Kaptajn Nakken siger, at vi vil blive søsyge i morgen, med andre ord komme ud af isen. Sådan kommer det imidlertid ikke til at gå.

Den 5 september om morgenen mister vi skruen (norsk: propeller), idet skruerakslen knækker med et stort brag. Isflagerne ligger ikke så tæt og er ikke så store, så vi regner ikke med nye skruninger. Verst er det for kaptajn Nakken, der hidtil har klaret det så flot. Nu er vi henvist til at blive bugseret, hvis det ellers er muligt. For os passagerer er det spændende stadig at høre nyt fra redningsaktionen.



Tre skibe er på vej hertil og amerikanerne er landet på Mestersvig flyveplads med et stort Douglas C-124 Globemaster II transportfly med to helikoptere ombord. De skal flyve ud til vor position med fem mellemlandinger undervejs for at tanke brændstof nedkastet med faldskærme af ledsagefly.

Ud på natten begynder skibet at hælde mere og mere mod styrbord. Der bliver

ikke sagt et ord i kahytterne, men alle arbejder febrilsk med at iføre sig varmt tøj og pakke det nødvendige. Vi kommer ud på dækket, der er snetykning, og det blæser ret kraftigt, isflagerne omkring skibet er i ustandselig bevægelse, og de er ret små, så hvis vi igen skal forlade skibet kan vi ikke alle komme på samme isflage. Det amerikanske redningsudstyr bliver taget frem. Vi har alle erindringen om de fem norske sælskuder, der nogle år forinden forsvandt sporeløst under en storm i Grønlandshavets stori.

Skibet retter sig op, men hælder lidt efter til den modsatte side. Efter nogen tid retter skibet sig op, og en stor isskodse kommer til syne. Det er glasklar is, men helt rød af rust fra Jopeter, der har redet på den. Nu er faren drevet over og næste dag får vi besøg af en isbjørn, som vi forgæves forsøger at fodre med noget kød.

Den første dag med sigtbart vejr efter katastrofen med skruen er 8/9, der er stille skyfrit og mange hundrede kilometers sigtbarhed. Kun en af helikopterne var fuldt flyvedygtig, og den kommer til vor position 20 sømil fra Shannon øen og flyver os passagerer i fire hold de 10 kilometer ud til M/S Tottan, der ligger ved iskanten. Jopeters besætning forlod ikke skibet før et langt senere tidspunkt, hvor man opgav at bugser skibet ud af isen. Der var en fangstmand, der nødtigt ville forlade hele årets fortjeneste i form af ræveskind, han undgik det ved at påmønstre som kok. Der er derfor ikke nogen modstrid i det faktum, at kokken optræder på et billede fra Tottan på side 387 i min tidligere artikel

" Mens Jopeter skrues ned af storisen" , han var nemlig passager på det tidspunkt. Jeg er ked af min artikels misvisende titel, men i 1955 troede man, at skibet måtte blive skruet ned, og det var en stor nyhed, da det blev genfundet i 1956. Skibet Tottan sejlede os til Mestersvig, hvorfra vi vejrtenestefolk blev fløjet hjem hurtigt. Siriusfolkene derimod blev sejlet til Ålesund med M/S Tottan. To af Siriusfolkene har skrevet om turen, se litteraturlisten. Da vi kun måtte have 3 kg bagage i helikopteren, fik Siriusfolkene i Ålesund iklædning for konsulatets regning.

Stor takk til Steen Malmquist for hans beretning i år 2000. (Sirius gjennom 50 år).  
Erik Hjortenberg.

### **Litteraturliste om Jopeter og dens ombordværende 1955:**

Steen Malmquist, "Drama i Storisen", side 79 - 85 i: Peter Schmidt Mikkelsen: "SIRIUS gennem 50 år" , Aschehoug, ISBN 87-11-11376-6, 2000 Anders Busk Petersen, "Gensyn med "Jopeter"", side 79-85 sammesteds, 2000 Peter Schmidt Mikkelsen: "Nordøstgrønland 1908-1960, Fangstmandsperioden", [side 49 om Hans Frederiksen og Erik B. Larsens Ekspedition 1954-55] , Dansk Polarcenter, 408 sider, 1994 Erik Hjortenberg Knudsen: "Danmarkshavn i arbejde og fritid", tidsskriftet Grønland, udgivet af Det Grønlandske Selskab, 1956 Erik Hjortenberg Knudsen: " Mens "Jopeter" skrues ned af Storisen", tidsskriftet Grønland udgivet af Det Grønlandske Selskab, side 379-388, 1955 Bogen om Veslekari. Henrik Landmark og Webjørn Landmark, "Polarisens makt",

---

## **På Aust Grønland**

Sesongen 1955-1956 Æg den norske fangstmannen Otto Lapstun på fangst på Kap Petersen på Grønland. I løpet av vinteren var han ein tur norover til Myggbukta. Før han drog på den sledeturen vurderte han om han skulle køyre kysten eller om han skulle korte turen med å køyre over Trailløya. Då måtte han køyre opp ein dal, over fjellet og kome ned i Mount Norrisfjorden. Dessverre for han, så valgte han å køyre fjordisen. Hadde han valgt det andre alternativet ville han med stor sannsynlegheit funne "Jopeter".

Den norske flygaren Vidar Bø, som sommaren 1956 flaug på Grønland for danskane, var den første som fann "Jopeter". Det var på ein tur, den fjerde august at han såg ei skute i MountNorrisfjorden. Dei som vil lese meir, kan sjå i Polarboka frå 1958. Der har Vidar Bø skrive artikkelen "Flygarliv på Nordaust - Grønland".

---

### **Ishavsfest onsdag 17. oktober.**

Bil- og passasjerferga "Skagerak" av Kristiansand forliste i storm utanfor Hirtshals i Danmark 7. september 1966. Ein person omkom, alle dei 143 andre om bord vart berga.

M/S "Polarhav" av Brandal berga 30 personar frå "Skagerak" under dramatiske omstende. Ishavsmuseet vil markere "Polarhav" si deltaking i bergingsaksjonen. Det vil skje ved ein **open fest i Brandal onsdag 17. oktober kl. 18.00**

Medlemar av mannskapet på "Polarhav" vil delta. Ei Fransk-norsk jente vart under berginga skild frå foreldra og plukka opp av "Polarhav". Den gong var jenta 5 år gammal og snakka berre fransk. No snakkar jenta flytande norsk. Ho vil delta i festen og møte bergingsmennene sine.



## ”Jopeter”s forlis og gjenoppstandelse.

Av John Giæver (jr).

Jeg skal her befatte meg mest med gjenoppstandelsen. Med forbehold om muligheter for minneforskyvning, det er tross alt 47 år siden.

”Jopeter” ble oppservert fra fly en gang etter den var forlatt, for så å bli avskrevet. Vinteren kommer som kjent litt tidligere der nord.

Året etter stevnet ”Polarbjørn” (nr. 2 bygd på Bolsønes) på sin årlige sommerekspedisjon nordover langs Grønlands-kysten. Vi hadde nettopp skiftet mannskap og landsatt proviant på Antartichamn, en av de mange hovedstasjonene på det såkalte ”norske terrenget”. Min far var ekspedisjonsleder og Henrik Marø var skipper på denne turen, Drevene karer på forholdene der nord og ikke lette å skubbe seg på. Denne egenskapen skulle det vise seg å bli brukt for.

Det var vakkert vær med sol og varmegrader. Alle var på dekk og beundret den overveldende Grønlandske natur da telegrafisten kom løpende ned og med opphisselse i stemmen kunne fortelle at han hadde oppfanget enn melding mellom danskenes oppservasjonsfly og deres marinekutter ”Teisten” som lå i Mestersvik at de skulle begynne å seile mot ”Jopeter”. Han hadde ikke fått med seg hvor skuta befant seg.

Skjebnen og lykken var på ”Polarbjørn”s sin side. Lykken skal jeg komme tilbake til, men skjebnen viste seg i form av den dansk fangstmann som med store problemer forsøkte og komme seg gjennom kystisen og inn til sin stasjon rett innenfor. Han praieret oss for å be om hjelp inn til åpent farvann lengere inne. Vi fikk karen om bord, var lutter hjelpsom, samtidig som vi diskret tappet ham for opplysninger om ”Jopeter”. Det viste seg at han kunne fortelle at skuta var blitt oppdaget fra fly noen dager tidligere og at den lå tilsynelatende uskadd godt inne på land i bunnen av Mountisfjorden.

Skuta hadde tydeligvis drevet omkring lenge for så å bli skjøvet inn fjorden og opp på land. Det ble foretatt et kjapt møte i offisersmessa. Deretter skjedde tingene i raskt rekkefølge. Den danske fangstmannen ble kidnappet der og da ved at hans båt ble heist om bord, slik at han ikke fikk meldt fra at vi var på havaristjakt.

Det utspant seg etter hvert et underlig båtrace inn fjorden. Det viste seg at marinekutteren hadde ca. en times forsprang på oss, men vi tok sakte men sikkert innpå. Dette hadde sin begrunnelse, ikke i at ”Polarbjørn” var noe speedbåt, men fordi vi hadde kaptein Marø stående i tønna å manøvrere skuta kald og rolig i sikksakk mellom sandbankene. Han manøvrerte fra tønna fordi han da kunne bedømme dybden på grunnlag fargenyansene i sjøen. Han tok nok på en del på feelingen, for det virvlet stadig opp bunnslam i propellerstrømmen. Effektivt var det, for da vi nådde bunnen av fjorden hadde marinen så vidt fått satt småbåten på vannet og var på vei inn til ”Jopeter”. Vi kunne ikke annet enn å være tilskuere til at det danske flagget ble heist på den norske skuta. Vi låret deretter småbåten.



Skipper, ekspedisjonsleder og to av mannskapet dro så over til marine- kutteren for å spørre om å få lov til å besiktige "Jopeter" slik at vi kunne sende en tilstandsrapport til rederiet. Jeg var med i småbåten; og uten å være klar over det drama som utviklet seg oppe i styrhuset, fikk vi marinesoldatenes tillatelse til å dra å se på skuta. Våre offiserer kom om bord igjen og vi stevnt mot "Jopeter" uten at de oppfattet det.

Plutselig hører vi en kommando over en høyttaler; "den første som border "Jopeter" vil bli skutt", samtidig som det ble montert et magasin på en toløpet antiluftskanon som ble justert rett mot oss. Da vi så rett inn i kanonløpene, var jeg et øyeblikk redd for at min far skulle få hjerteinfarkt i reint raseri. Det var utrolig hvor god han var til å banne. Det kom en jevn strøm av eder og galle om dansker generelt og om de norske advokater som tapte Grønlandssaken for oss i 30-årene.

Vi kom oss om bord i "Polarbjørn", hvor et selsomt skuespill utspant seg. Det ble ført en seriøs diskusjon om hvordan vi skulle ta "rotta" den danske marine. Det kom inn flere "gode" forslag. Repp'en vår som var en av Møres beste skyttere, ville kunne plukke ned hver eneste danske som prøvde å sette seg i skyttersete på kanonen, der bare hundre meter unna. Eller vi kunne jo få manøvreringsproblemer når vi forlot stedet og rett og slett bauged ned hele kutteren. Den var bare halvparten så stor som "Polarbjørn".

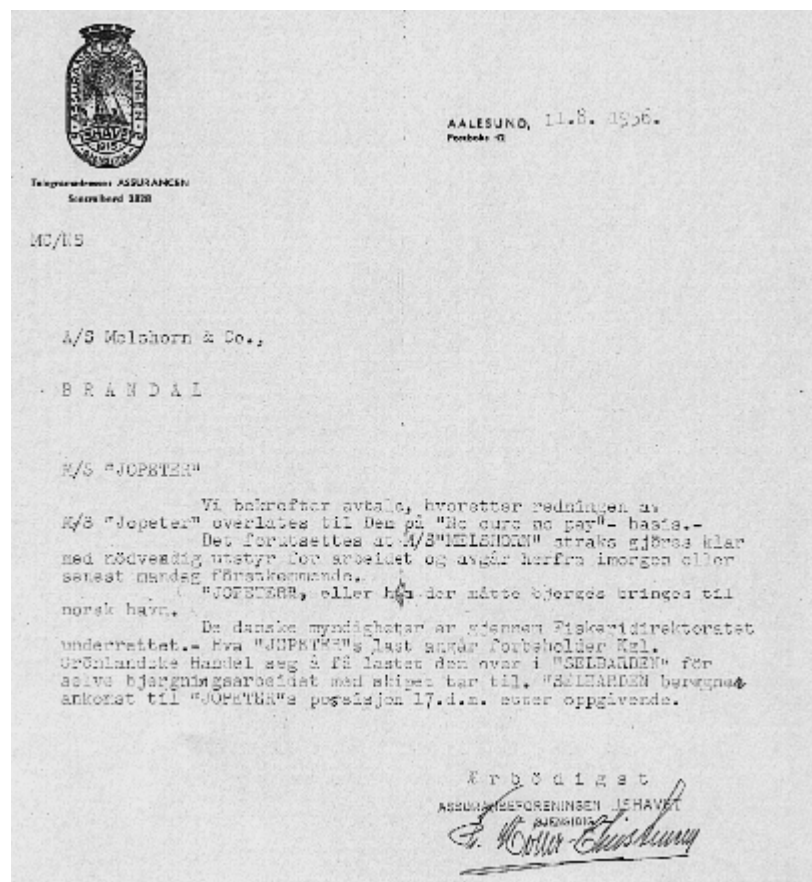
Heldigvis tok folk til vettet, men da vi seilte kunne ikke skipperen dy seg. Idet vi tørnet akterenden til, strøk vi flagget, hvilket er en fornærmelse å gjøre mot en marineoffiser. Vi fikk senere høre at han hadde bedt Marø og Giæver om "til helvete å komme seg ut av dansk farvann". Så da så.

Vi sendte melding til Norge om episoden. Det avstedkom høy politisk aktivitet. Vi fortsatte våre gjøremål på det "norske terrenget" inntil vi fikk beskje om å gå til Mestersvig, et stort dansk gruvesamfund med flyplass i en lun havn. Der lå også vår venn, marinekutteren, fortøyd langs siden på den danske malmbåten, "Thora Dan". Vi la oss utenpå og strammet trossene til det knaket i "vesla" som lå i midten. Vi fikk etter hvert høre hva som hadde skjedd.

Den danske regjering ba pent om unnskyldning. Admiralitetet sendte sin sjef til Mestersvig. Den unge friske marineløytnant ble kaldt hjem med øyeblikkelig virkning. Mannskap og offiserer fra "Polarbjørn" ble invitert til admiralens dinner om bord i "Thora Dan". Her fikk vi en innføring i militærpolitisk retrett, for så å få oss overført "Jopeter" som gave. Et slags bevis på det gode forhold mellom de to nasjoner. Dansker er jo generelt hyggelige de. "Selbarden" tok over lasta fra havaristen og vi seilte hjemover. Vel seilte var vel sterkt sagt. Jeg var blant mannskapet som stod rorvakt på havaristen.

"Melshorn" slepte "Jopeter" mens "elefanten" gikk frem å pløyde råk. Hjem kom vi, for så og oppdage at det dansk-norske skjærmyssel hadde skapt store overskrifter. Det la heller ingen demper på stemningen at vi førte piratflagg i styrbords gaffel når vi kom inn i Ålesund havn. Det hører med til historien at "Jopeter" arvet "Polarbjørn"- navnet etter dennes forlis i sommeren 1957.

Oslo 20 april 2001  
John Giæver (jr)



## “Melshorn” henter ”Jopeter” heim.

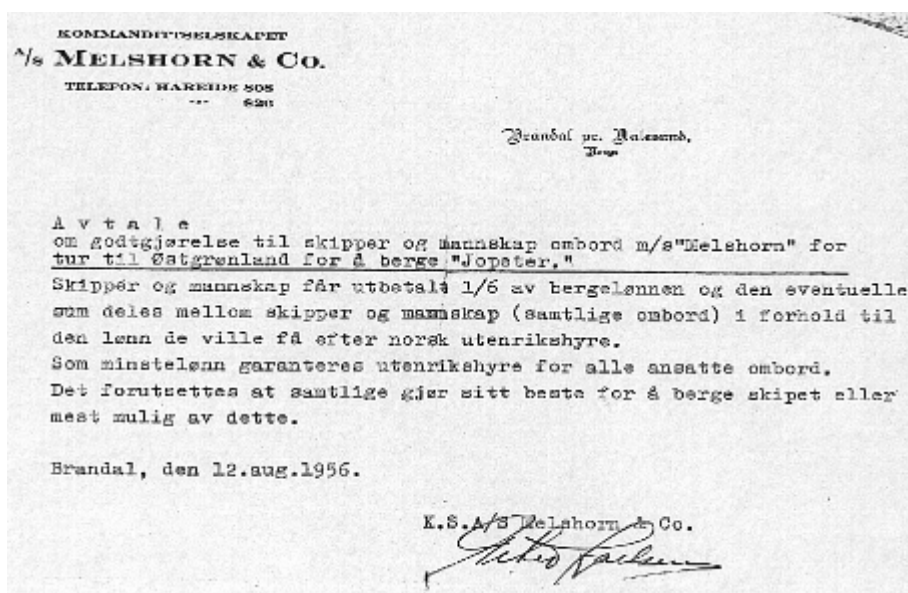
”Jopeter” var no funne, og etter høgt diplomatisk spel, var den altså i norsk eige. Rett sagt var det Assuranseforeningen Ishavet som no eigde skuta. I eit brev datert 11.8.56 bekrefter Assuranseforeningen Ishavet til KS AS Melshorn avtalen om henting av skuta på Aust-Grønland på so kalla ”No cure, no pay” basis. Altså, dei måtte bringe skuta heim for å få utbetalt betaling. ”Melshorn” var då akkurat ferdig med å losse fisk frå linetur på Vest-Grønland. ”Melshorn” kom seg avgarde Mandag 13 August. Monrad Pilskog var skipper på turen, (formelt var det Nils Pilskog som var skipets førar). Kristoffer Marø var med som



kjentmann. Av ”Melshorn” si dagbok kan ein sjå at den 17 August var dei framme med ”Jopeter”. Det vart no overtaking av skuta og flaggskifte. I dagboka står det skrive, ”Ingen private verdigjenstander funnet”. Ein undersøkte skuta, utvendig med froskemann, men ingen skader vart funne. Så i løpet av kvelden vart skuta dregen av den blaute leirbotnen den låg i.

Dagen etter, den 18 August fortsatte klargjeringa for slepet. Bl.a vart to lysmotorar, som delvis hadde stått under vatn reingjort og starta. Søndag 19 August kom ”Selbarden”, som då var ekspedisjonsskip for danskane, og alt ombord ”Jopeter” som tilhørte den Danske stat eller personer, vart lasta over til ”Selbarden”.

Mandag 20 August kom ”Polarbjørn” fram til ”Jopeter”, ”Melshorn” og ”Selbarden”, og ut på dagen begynte slepinga. 9 mann frå ”Melshorn” var no ombord ”Jopeter”. ”Polarbjørn” gikk foran og til tider braut is. Tirsdag 21 August var skuta ute av isen, og ein kunne slå full fart. Laurdag 25 August vart slepet framme i Ålesund, og Tirsdag 28 August vart ”Jopeter” slept til Hjørungavåg Mek. Verksted.





## ISHAVSSKUTA "POLARBJØRN" (3)

(Ex "Jopeter" (2) ex "Brategg")

Av Magnus Sefland

Denne skuta vart ikkje bygd som ishavsskute, men som havfiskebåt. Skuta vart bygd som "Brategg" ved Trondhjems Mek. Verksted og levert til A/S Storegga i Ålesund i 1932. Skuta fekk klinka stålskrog i kryssarfason. Dimensjonane var 177.9 ft/480 brt. Framdrifta var ein Atlas Polar diesel på 500 hk. "Brategg" fekk fiskerimerket M 299 A.

"Brategg" vart brukt i m.a. havfiske og fiskerioppsynet. I 1938 vart skuta seld til A/S Havfiske i Trondheim. Skuta hadde fryseri i lasterommet, og under andre verdskrig skal skuta ha vore brukt til å frakte fisk frå Noreg til Tyskland.

I 1947/48 var "Brategg" på ein ekspedisjon til Antarktis, utrusta av De Norske Hvalfangerselskapers Forbund. Ekspedisjonen foretok den andre norske landstiginga på det norske bilandet Peter I Øy. På denne turen vart det i Antarktis oppdaga ein ukjend banke som fekk namnet Brategg-banken.

I 1950 vart "Brategg" kjøpt av Martin Karlsen i Brandal og ombygd til ishavsskute. Skuta fekk endra namnet til "Jopeter" (2) og fekk fiskerimerket M 31 HD. I 1952 fekk "Jopeter" ein sterkare motor, ein Nohab Polar diesel på 1100 hk. Sommaren 1955 var skuta på oppdrag ved Nordaust-Grønland for danske styresmakter. Skipper var Knut Nakken. Utanfor Store Koldewey kom skuta i ei kraftig isskruing. Propellakslingen brotna. Det vart sett på som håpløst å få skuta ut av isen. Skuta vart evakuert og oppgitt som tapt. Alle rekna med at skuta ville få så store skader i isen at ho ville kome til å søkke. Folka vart henta ut av eit amerikansk helikopter.

Året etter viste det seg at "Jopeter" ikkje hadde sokke. Skuta hadde drive med isen og stod pent på ein sandbanke i ein fjord på Trailløya. "Jopeter" vart slept tilbake til Noreg og reparert. Skuta vart overdregen til Karlsen-reiarlaget igjen. Etter at "Polarbjørn" nr 2 forliste vart "Jopeter" omdøyppt til "Polarbjørn", - nr 3, og fekk fiskerimerket M 88 HD. Henrik Marø vart ny fast skipper.

I 1958 var skuta på nytt i teneste for danske styresmakter og var på veg frå Danmark til Nordaust-Grønland med passasjerar og last. Utanfor kysten av Sunnmøre oppstod brann i kollasten. Fleire personar omkom av kolosforgifting.

I 1958/59 var "Polarbjørn" til Antarktis og henta heim den norske ekspedisjonen som hadde vore i Antarktis i fleire år i samband med det internasjonale geofysiske året. På denne turen fall stuerten over bord ved ei ulykkeshending og omkom.

Heile 1960-talet var Henrik Marø skipper om bord i "Polarbjørn". I åra 1972-74 var Arne Røbekk skipper.

Ved årsskiftet 1974/75 vart skuta seld til Canada og fekk namnet "Lady Johnson II". Ny eigar var Johnson Combined Enterprises i St. John's. Seinare kom andre eigarar inn. Skuta skal ha vore i bruk til selfangst i alle fall til først på 1980-talet. Rundt ti år seinare skal ho ha vore i drift som frakfefartøy. I 1988 skal skuta ha fått namnet "Beotic Endeavour" og i 1993 "Arctic Trader". Lagnad etter 1993 er ukjend.



Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL

## **Kjære venner og lesere av ISFLAKET.**

Som dere ser har ISFLAKET fått ny LOGO. Der er vår venn, sivilingeniør Chr Aug Gløersen som har kommet med forslaget og som styret i Venneforening, VF falt pladask for. Vår venn Gløersen står nå bak både navnet ISFLAKET og logo. Hva blir det beste ? Tusen takk Christian August.

### **GRILLFESTEN EN FULLTREFFER !!**

Alt klaffet med grillfesten. Bare "meisteren" var ikke helt med. Når er Museet i den lykkelige situasjon at Verkstedbygningen er kommet så langt i restaurerings- og oppusingsarbeidet at den ble tatt i bruk. Selve grillingen foregikk der. Nytelsen foregikk inne i selve Museet. Artig å se hvordan de enkelte valgte seg etasje for selve spisingen. De forelskede og pratesjuka gikk i andre eller tredje etasje.

HAKAPIKENE var i sitt ess og hørtes overalt. Skal si gutta er blitt gode. Disse talentene må brukes mer. Det var også andre talenter. De som sørget for det kulinariske. Det var en fornøyelse å se det gode team arbeid som ble gjort. Var det slit ? Ikke vet jeg, men de smilte og hadde moro selv.

Millioner takk til dere alle. Det ble mange tusenlapper i overskudd i år også. I fjor ble sjutusen øremerket som en begynnende avsetning til bygg over årvak. Disposisjon av årets overskudd skal vi komme tilbake til. Det er som kjent viktig dugnadsarbeid som pågår og som også krever materialinnkjøp m.m. Tusen takk til dugnadsentusiastene også. Det er plass til flere, Si fra til ; LIV ( tlf 700 93100)

### **NYTENKNING !**

Den nye styreleder Tore Berge har nettopp avviklet et møte med Museets nøkkelorganer og personer. Det er grunn til å vente seg positive innspill etter det gode møte. Det er særdeles viktig å vektlegge utvidet aktivitet for nye besøksgrupper. Her må nytenking og nye grep gjøres. Forventningene til nye kreative endringer er store. Alt går så mye lettere når den økonomiske ryggrad er solid. Noe gjeldssanering og refinansiering er nødvendig. Et tilskudd på kroner 9000.- fra Hareid kommune som også har en fast styreplass, er for dårlig. Det arbeides med å gi Museet en sterkere forretningsmessig profil. Det vil kanskje tilsi at styret får en annen sammensetning og at fag – og støtteapparat som Historielaget, Pensjonistforeninga, Venneforeninga m.fl. bør få sin plass som et rådgivende organ til Museumsstyret. Det er mange utfordringer. Det er mange ideer og forslag som foreligger. Det er snakk om å prioritere. Kanskje burde Museet søke å knytte sterkere bånd til de solide selfangstmiljøer som foreligger bl.a. i indre søre Sunnmøre

Styret i Museets Venneforening ønsker Museumsstyret lykke til når det nå skal meisle ut en ny og spennende profil og fine nye veier.

Bjarne J Brandal, styreleder.

### **"Nordøstgrønland 1908 – 60"**

Peter Schmidt Mikkelsen si bok om Nordaustgrønland 1908 – 60, fangstmandsperioden, kjem i ny utgåve i haust. Dette til stor glede for alle polarinteresserte som ikkje rakk å sikre seg den første utgivinga av boka. Første utgåve kom på Dansk Polarcenter i 1994. No kjem ny redigert utgåve på Aschehaug kring 1. november. Der vil vere tilføya eit nytt 16 siders English summary inkl. foto. Boka er på over 400 sider, og er eit utruleg flott oppslagsverk som tek for seg alle fangsthyttene på nordaustgrønland.

## Ishavsmuseet Aarvak - 20 år.

Stiftinga Ishavsmuseet Aarvak kan i år feire 20 års jubileum. Det var Hareid Historielag og Hareid Pensjonistlag, som i 1981 gjekk i lag om stiftinga. På dette tidspunkt var det nesten ingen av dei gamle treskutene att, og "Aarvak" kom frå austisen og skulle kondemnerast. Det var Odd Bjørklo på Storsteinnes som no åtte skuta. Tanken var at ein på Brandal burde ta vare på, å få til ei samling for å minnast den store betydninga som selfangsten hadde hatt for bygda. Heilt frå 1898 av hadde bygda hatt samanhengande skuter på fangst. Tanken hadde vore diskutert tidlegare og. Både "Brandal" og "Fangstmand" hadde vore nemnde, men ein kom liksom ikkje lenger. " "Aarvak" er ei av dei tidlegaste bygde og i dag sannsynlegvis vår eldste originale kryssarbygg, og bør derfor bevarast." Dette var tilrådinga frå Svein Molaug, direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum sommaren 1981.

16. september 1981 reiste Ruben J. Brandal, Lars O. Gjerde og Asbjørn Saunes nordover for å hente skuta heim til Hareid etter at den vart selt frå Brandal i 1968. Tysdag 22. september 1981 kjem "Aarvak" inn Breisundet flaggpynta, og vert straks omkransa av småbåtar som ville følgje skuta inn til Hareid hamn.

Tanken var først å lage museum i lasteromet på skuta. Historielaget gjorde ein enorm innsats med å samle inn bildemateriale av gamle skuter, og elles gjenstandar som kunne brukast i ein slik samanheng. Dugnadsinnsatsen var stor, og snart "låg skuta å skein som ei svane på Hareid hamn" kunne vi lese i Vi Menn i 1982. Prøveturen med ny opp pussa skute gjekk sommaren 1982 då skuta var med på opninga av Rundebrua. Dei første åra vart skuta utleigd til ymse turar i fjordane. Men krava vart store og turane minka av, og det synt seg snart at lasteromet var lite eigna til museum.

Samlingane vaks fort. I 1984 fekk stiftinga hand om eit lite hus i Brandal sentrum som vart brukt som lagerplass. Etter kvart vart det laga utstillingar i huset, og i 1986 vart dørene her opna for publikum. Berre to år seinare var dette også for lite. Ein måtte til å låne andre lokalar for lager av større gjenstandar. I 1990 vart tanken om ny bygg til samlingane kasta fram. Det vart så smått begynt å utarbeide planar til dette. Samstundes vart det arbeida med å få Ishavsmuseet inn på fylke sin museumsplan som spesialmuseum. Etter at dette lukkast vart det fortgang i planane om ny bygg. Etter ein del diskusjon om passande tomt i Brandal, fekk stiftinga i 1995 tilbod om å ta over "Gråbuda" frå Martin Karlsen AS og innreie den til museum.

Hausten 1997 var planane komne så langt at arbeidet med dei nye lokala tok til. I februar 1998 vart så buda flytta over på si nye tomt, og arbeidet med ombygging til museumsføremål vart sett i gang for fullt. Målet var lenge å kunne opne nytt Ishavsmuseum i 100 års jubileums året for selfangsten på Sunnmøre. Dette lukkast, og i juni 1998 vart dei første gjestane tekne i mot i nye lokalar. Samstundes med dette var tilstanden på "Aarvak" sterkt forverra, og styret måtte ta stilling til vidare bevaring. Med støtte frå Riksantikvaren vart "Aarvak" landsett ved sidan av Ishavsmuseet på si nye tomt i desember 1998. Ishavsmuseet Aarvak vart offisielt opna av direktør ved Norsk Polarinstittutt Olav Orheim i april 1999. Opningssesongen hadde museet 7400 betalende gjestar. Arbeidet med vidareutvikling av Ishavsmuseet har gått vidare, og det er stadig nye ting på gong rundt Ishavsmuseet. I 1999 vart også foreininga Ishavsmuseets Venner skipa. Ishavsmuseet blir i dag også mykje brukt til forskjellige arrangement.

Vi er også heilt avhengige av at næringslivet brukar oss til møter, kurs og konferansar. Velkomne til Ishavsmuseet på Brandal.

Webjørn Landmark  
-styrar-

# B

## Redaktørens.

Alle blad, og alle redaktørar skal ha meiningar. Til no har Isflaket vore unntaket. Redaktøren er full av meiningar, men let dei sjeldan kome på trykk. Skal ikkje kome med noko stort innlegg, men nokre ord vil eg likevel kome med. For tre år sidan starta vi arbeidet med det som vart "Vennebladet", seinare omdøyppt til "Isflaket". I løpet av denne tida har vi gått frå "klipp og lim" og over til å utføre heile jobben på data. Dette viser og igjen på kvaliteten til bladet. Skal ein sette fingeren på noko spesielt med det, så er det at vi trykkjer "Isflaket" på ei ordinær kopimaskin, så i praksis er det vanskeleg å gjengi bilde. Årsaka til dette er som alle skjønner kostnadane med å trykkje. Kanskje skal ein vurdere "Isflaket" si form, og muligheiter som ligg i ideen. Kanskje to nr. i året, fleire sider og fargar blir framtidens "Isflak"?

Eit av dei store måla mine med "Isflaket" har vore å nytte skribentar frå ulike plassar, og frå ulike miljø. Her må eg seie meg svært tilfreds med det kontaktnettet som eg har fått, og som også i dette nummeret har bidrege stort. Takk til alle! Å få lokale folk til å skrive i Isflaket har til tider vore vanskeleg. Dessverre er det ikkje slik at ein kan spørje alle ein ser, men oppfordra til å skrive har alle vorte.

Vidare vil eg kome med ei helsing til Webjørn og styret i Ishavsmuseet. Ha alltid i minne at Ishavsmuseet er eit MUSEUM. Det er viktig! Visjonar og idear er og viktig. Den gongen "Aarvak" vart sett på land, viste vi alle at tak over skuta vart ein nødvendig lønsekvens av ilandsettinga. Glashus over "Aarvak" er etter mi meining absolutt verd å arbeide for. Og då meiner eg tak over heile skuta, master inkludert. Har høyrte at nokon meiner at mastene ikkje skal byggast inn, det blir for stort. Det er ikkje mi meining, og kan vel heller ikkje forsvarast sett frå eit museumsfagleg synspunkt. "Aarvak" skal vere eit av våre nasjonale minnesmerke over selfangsten, lat oss difor alle arbeide for å bevare ho slik som vi hugsar ishavsskutene!

Arbeidet med Isflaket, og ple iing av kontaktnettet tek tid. Med ein krevjande jobb, små born, og med mange andre interesser, er det kanskje på tide å la andre ta over arbeidet med Isflaket? Argumentet for å halde fram er dei gode tilbakemeldingane, dei mange kontaktane eg har fått i ishav/ polarmiljøet rundt omkring. Ikkje minst alt det gode og interessante stoffet som finns.

Tida får vise kven som står bak neste utgåve.  
Ha ein fin haust!

Brandal 28.09.01  
Johannes Alme

---

Dette nummeret av ISFLAKET er sponsa av:

**BYGGERIN**

**— HAREID —**

**Tlf. 700 95 220**