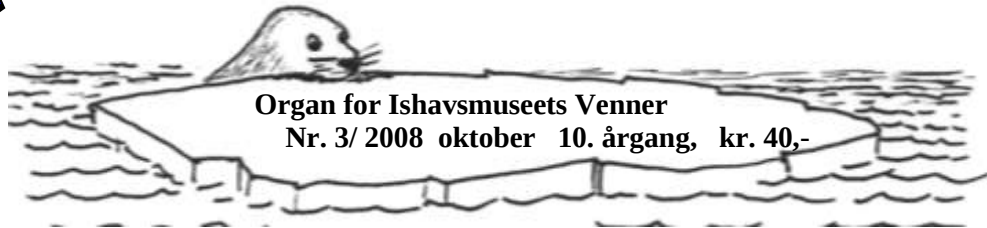


ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner
Nr. 3/ 2008 oktober 10. årgang, kr. 40,-



Ei stor samling veteranbilar, storparten frå Tyskland, vitja Ishavsmuseet.

I denne utgåva av Isflaket:

Litt ishavshistorie frå Dalsfjord
Båten frå Nordaust-Grønland
Stubbar

Nytt frå Ishavsmuseet
Frå arkivet – Ein ishavsveteran minnest
«Vestis» forliser

Skuter som forliste – «Frithjof»
Tur til Danskestredet 1949
Frå samlingane – skipsklokka til Jopeter

Arnljot Brandal til minne
«Polarstar» er berga

ISFLAKET
Redaksjon:

Redaktør Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no
Havtor Hofset

Dei batt karane til pumpestakane!

Med denne tittelen mimrar ishavsveteran Ole K. Pilskog over si tid på ishavet. Hendinga skriv seg frå ein tur med *Løftingen* i 1920. Mannskapet stod ved dekkspumpa natt og dag då maskinpumpa ikkje klarte å ta unna. Uveret herja fælt med skutene *Løftingen*, *Jopeter*, *Polaris* og *Brandal*. Korleis dette gjekk får du lese meir om i den faste spalten *Frå arkivet*. Frå *Jopeter* vert det fortalt at dei i same stormen stod ved pumpene i 5 døgn utan kvile. Karane var i ferd med å gi opp, og skipperen måtte true mannskapet til å fortsette. Dei berga seg og kom heim den gongen og. Nokre år seinare, i 1932, forliser *Jopeter* i smult hav då ein isfot slår hol i skutesida. Skipsklokka vart berga, og den historia fortel Magnus Sefland om i vår nye spalte *Frå gjenstandssamlinga*.

Sefland har også studert bygdebøkene frå Volda og særleg det som omhandlar Dalsfjord. Han fortel om banda som var mellom Dalsfjord og Brandal. Ishavspioneren Peter S. Brandal var flittig på jakt i Dalsfjord si utmark, og kanskje var det bakgrunnen til Dalsfjord si store tilknytning til ishavsmiljøet på Brandal?

Magnus Sefland har også ført i pennen minneord om Arnljot Brandal som døydde 26. august i år. Arnljot var i mange år omvisar på Ishavsmuseet og ein god støttespelar for oss.

Hermann Bakke fortel om ein ishavstur til Danskestretet i 1949. Han var 17 år gamal og fekk seg tur med «Tin» på *Brandal*. Før avgang vart han litt skeptisk då ein av mannskapet møtte opp på kaia kledd i nikkars, sportsstrømper og strikkejakke. Då han også hadde ryggsekk på ryggen var det fullkome!

I serien *Skuter som forliste* har vi kome til artikkel nr 12. Sigbjørn Røren har denne gongen leita fram sjøforklaringa til *d/s Frithjof* som forliste i 1946. Røren kan røpe at dette forliset var av «den vanlege sorten».

Helge Ødegård har tidlegare bidrege med mange interessante artikkelar til bladet. I denne utgåva av *Isflaket* fortel han om då *Vestis* forliste i 1952. Helge var då sjølv maskinist på *Sjannøy*.

Dei faste spaltene *Nytt frå Ishavsmuseet* og *Stubbar* er også med. Her får du lese om eit møte med ishavsveteranen Ivar Ytreland og kong Olav.

I førre nr av *Isflaket* fortalde vi om ei høgtidleg overlevering av ein båt ved Ishavsmuseet. Underteikna fortel meir om dette besøket i historia om båten frå Nordaust-Grønland inne i bladet.

Den 14. oktober skipar Ishavsmuseet til den årvisse Ishavskvelden i samband med Hareidsstemna. I år får vi vitjing av Liv Arnesen. Vi gler oss stort til denne kvelden.

Vi vonar at du som lesar også denne gongen kan late deg underhalde av *Isflaket* og få tileigna kunnskap om ei tid som var.

Med ønske om ein god haust til alle.

Brandal 1. oktober 2008 Webjørn Landmark, redaktør

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Litt ishavshistorie frå Dalsfjord

Av Magnus Sefland

For tida arbeider ei rekkje historikarar med ei busetnadshistorie for Volda kommune. Tre band er allereie komne ut, og fleire er under arbeid. Første bandet, *Busetnadssoga for Volda. Band 1 Dalsfjorden*, kom ut i 2005. Det omfattar Dalsfjorden, den del av nåverande Volda kommune som i åra frå 1924 til 1964 var eigen kommune – Dalsfjord kommune.

Ishavsdrift frå fjord- og innlandsbygder

I den allmenne omtalen av Dalsbygda er også eit underkapittel om Dalsbygda som ishavsgård. Omtalen er avgjort rettkomen, for mange frå bygda gjorde ishavsfangst heilt eller delvis til leveveg. Kapittelet omtalar særleg dei som vart ishavsskipperar.

Busetnadssoga nemner det litt underlege ved at gardar og grender langt til dals i ei fjordbygd har fostra såpass mange ishavsskipperar. I Dalsbygda kan det knapt vere tvil om at miljøfaktoren gjorde seg sterkt gjeldande. Men også andre bygder litt fjernt frå fjord og sjø har gjort seg sterkt gjeldande innan ishavsdrifta. Det er naturleg å nemne særleg Åmdalen, Follestaddalen og Bondalen.

Eit nærliggjande døme er Odd Aambakk frå Åmdalen. Først var han fangstmann på fleire skuter. Deretter overvintra han i Antartichavn på Nordaust-Grønland i to år (1930-32) og fekk så mykje ut av opphaldet at han kunne kjøpe garden han ønskte seg (Mikkelsen 1994).

Dalsbygda – ei ishavsgård

Bandet mellom Dalsbygda og Brandal vart etablert tidleg. Peter S. Brandal – pioner og gründer i Brandal – var på besøk i Dalsbygda i 1907, og seinare brukte han å gå på jakt i Dalsbygda si utmark.

Karl Lillebø kom frå Abelgarden på Lisjebøen i Dalsbygda. Han busette seg i Brandal. Han førte skutene *Isrypen*, *Gunhild* og *Maaleggen* (seinare namn: *Hvithavet* og *Rundøy*) under første verdskrig.

Anders Lillebø vart kalla Myra-Anders, etter garden han kom frå. Anders busette seg også i Brandal. Han var skipper på Union, Gunhild, Jopeter, Heim og Maaleggen. Anders fekk bygt og stod som eigar av Maaleggen ei kort tid. Han gav skuta namn etter fjellet Molegga på vestsida av Dalsfjorden. Men i dei gode tidene under første verdskrig fekk Anders eit godt bod på skuta og valde å selje.

Også Anders si tid som skipper fall før og under første verdskrig. Seinare dreiv han røykeri i Brandal.

Dei to Lillebø-skipperane, som slo seg ned i Brandal, kom altså frå ulike gardar i Dalsbygda og var ikkje i slekt. Derimot gifte dei seg begge med systre frå Årsnes i Hjørundfjord. Same etternamn og nær tilknytning gjennom giftarmål gjorde at mange trudde at Karl og Anders var brør.

Peder H. Hjelle frå Nedste-Hjellane i Dalsbygda busette seg i Volda sentrum. I åra frå 1911 til 1930 var han skipper på Minna, Løftingen, Brandalingen og Islys. Islys sitt forlis i Kvitsjøen i 1930 markerte slutten på hans tid som ishavsskipper.



Anders Lillebø

Seinare dreiv han blant anna kystfiske med ein båt på vel 30 fot. På sine litt eldre dagar arbeidde Peder på kaia og lageret til H. J. Krokens Brenselsforretning i Volda.

Mathias H. Hjelle, bror til Peder H. Hjelle, var skipper på Polaris nokre år rundt 1920. Det var ved overgangen frå oppgangstider under første verdskrig til nedgangstider på 1920-talet. Akkurat i 1920 vart Polaris ille medfaren i storm under fangst i Vestisen. Men Polaris kom til og tok den enda verre medfarne Jopeter på slep heim til Brandal.

Seinare var Mathias på kvalfangst både langs norskekysten og i Antarktis. På norskekysten var Mathias knytt til kvalstasjonen på Aukra, i Antarktis segla han i Thor Dahl-reiarlaget i Sandefjord. Under andre verdskrig gjorde han teneste i den britiske marine.

Ole (Ola) H. Brune frå Sjursgarden på Brunene var skipper på Brandal. Også hans tid som ishavsskipper fall inn under første verdskrig. Etter første verdskrig dreiv Ole H. Brune fiskeri med ein båt som bar namnet Breifjell, også den oppkalla etter eit fjell i Dalsfjord. I 1927 drog Ole til Canada. Han slo seg ned i Vancouver-området og heldt fram med fiske der. Kona til Mathias Hjelle, Ragnhild, var syster til Ole. Slik vart skipperane Ole H. Brune og Mathias H. Hjelle svograr.

Nautvika tilhøyrde Folkestad krins. Men nærleiken til Dalsbygda gjer det naturleg å nemne Hans Nøtvik frå Nautvika i denne samanheng. Han var skipper på Fangstmand og Brandalingen av Brandal og på Haugesund-skuta Malula. Seinare var han kaptein i MRF og dampskipsekspeditor i Volda. (Ishavsmuseet: Fartøyregister; Lyngnes 1967; Kjelland m. fl. 2005; Hjelle; Landmark; Lillebø; Reite: Personleg fråsegn).

Dugande menn som flytte

I 1967 gav Dalsfjord sogenemnd ut bygdeboka Dalsfjord. Bolk I bygda. Bolk II Gard og ætt, redigert av Sverre Lyngnes. Dette var berre få år etter at Volda og Dalsfjord kommunar var slegne saman til nåverande Volda kommune. Også i den bygdeboka er dalsfjordingar på ishavsfangst omtalt i eit kapittel. Sitat frå kapittelet:

'--- Med ishavsskipperar står Dalsbygd i ei særstode. Derfrå kom karer som Anders og Karl Lillebø, dugande menn som diverre flytte til Brandal og busette seg der. Vidare Peder Hjelle og Ola Brune. Skutene dei førte kom jamt att med store fangstar. Vi nemner og gjerne Mathias Hjelle, Johan J. Aksnes, Johannes Aksnes, Erling Ulvestad, Paul Espenakk som alle har vore skyttarar eller skipperar fram mot ein liten menneskealder kvar. ---'.

Og vidare:

'--- Ja, fårefullt var det på Ishavet, og i blant hende forlis og gruelege tragedier med skutene der. Eit under er det at ingen av dei mange dalsfjordingane som år om anna var med kom bort ved slike hende. ---' (Lyngnes 1967).

Vi merkar oss bygdebokskrivaren sin bruk av ordet 'diverre'. Det fanst tydelegvis dei som sa seg lei for at Lillebø-karane flytte ut og gjorde brandalingar av seg.

Aksnes-skipperane

Dalsfjordsoga frå 1967 nemner både Johannes J. Aksnes og Johan (Jan) J. Aksnes som ishavsskipperar. Begge var skipperar på velkjende og seigilva ishavstravarar: Johannes på Signalthorn av Brandal og Johan (Jan) på Furenak av Vartdal. Så vidt vi veit var dei to skipperane syskenborn.

Johan Aksnes budde på Aksnes mykje av sitt vaksne liv. Han var skipper på Furenak blant anna i 1952. Då førte han skuta velberga gjennom katastrofeorkanen i Vestisen, der fem

skuter kom vekk (Døssland og Løseth 2006). Furenak tilhørte Aarseth-reiarlaget på Vartdal. Buskø, ei av dei sakna skutene, tilhørte same bygda og same reiarlaget. Derfor gjekk Furenak - etter vanleg skikk - inn i den første leitinga etter dei sakna skutene.

Johannes Aksnes var skipper på Signalhorn mykje godt heile 1930-talet. Han gifte seg og overtok eigedom i Kvernes kommune på Nordmøre. Han budde der i tida då han var skipper på *Signalhorn* (Kjelland m. fl. 2005). Det førte til at han av mange i og rundt ishavsmiljøet i Brandal vart rekna som nordmøring (Landmark: Personleg fråsegn). Men opphavleg var han dalsfjording god som nokon.



Furenak M 8 VD



Signalhorn M 9 HD

Fangstfelta

I prenta framstillingar blir omgrepet 'Ishavet' ofte brukt utan nærare presisering. Til vanleg blir omgrepet brukt om polare havområde med drivis mellom Karahavet i aust og Davisstretet og Newfoundland i vest, Newfoundland nokså langt sør, på breiddegrad om lag med Brussel og Praha.

I bolkanen då Dalsfjord-skipperane var aktive, gjekk selfangsten frå Sunnmøre stort sett føre seg i Vestisen og Kvitsjøen. Klappmyssfangst kombinert med håkjerringfiske gjekk føre seg i Danmarkstretet.

Kvitsjøen, med sine is- og straumforhold, gjekk for å vere det vanskelegaste og farlegaste av felta. Tidevasstraumane gjorde at skruisen ofte mol skutene meir eller mindre til fliser og pinneved. Men så langt vårt materiale rekk, ser det ut til at Islys sitt forlis i Kvitsjøen i 1930, der Peder H. Hjelle var skipper, var einaste tilfellet der ei skute med ein dalsfjording som skipper forliste (Ottesen 1999; Fartøyregister). Ingen dalsfjording kom bort på ishavet, heller ikkje ved Islys sitt forlis (Lyngnes 1967; Ottesen 1999).

Illustrasjon

Som illustrasjon til kapittelet 'Ishavsbygda' har redaksjonen av den nye busetnadshistoria (2005) valt eit fotografi av Herøy-båten Pokal (M 80 HØ). Fotografiet er teke medan båten fyller ferskvatn frå eit isflak under håkjerringfiske i Danmarkstretet – så vidt vi forstår – i 1951.

På Streteturen tok Pokal eit førtital klappmyss, nok til at båten har fått plass i fangststatistikken (Ottesen 2007). Men Pokal kan vel knapt reknast som ishavsskute i vanleg forstand. All ære til Arne Eidset frå Steinsvika, som er med på bildet og har lånt det ut til redaksjonen for bokverket. Men vi må vel kunne tillate oss å spørje om det ikkje har vore mogleg å finne eit skutebilde som er noko meir representativt for dalsfjordingane sin innsats i ishavsdrifta enn akkurat dette fotografiet?

REFERANSAR

Informantar

Avdøde Ruben J. Brandal, Hans M. Hjelle, avdøde Henrik Landmark, Albert Lillebø, avdøde Rasmus B. Nautvik, Anny H. Reite.

Arkivmateriale

Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

Litteratur

Dalsfjord sogenemnd (Red.: Sverre Lyngnes): Dalsfjord. Bolk I. Bygda. Bolk II Gard og ætt (1967, nytrykk 1983).

Døssland, Atle og Arnljot Løseth: Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag 1860-1960. Bind 1 (2006).

Herøy Sogelag (Red.: Bjarne Rabben): Herøybåtar i hundre år (1998).

Ishavsmuseet (Red.: Henrik Landmark og Webjørn Landmark): I polarisens makt (1998): 'Fangstresultat av selfangarane frå Brandal 1898 – 1940. Oversikt utarbeidd av Martin Karlsen d. e.'.

Kjelland, Arnfinn m. fl.: Busetnadssoga for Volda. Band 1 Dalsfjorden (2005).

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

Ottesen, Johan: Ishavsskuter (1999).

Ottesen, Johan: Skuter på selfangst (2007).

Båten fra Nordaust - Grønland

Ved Webjørn Landmark

16. juni i år fekk Ishavsmuseet storfint besøk frå Danmark og Drøbak. Oppdraget til reisefølget var å overlevere ein båt frå Nordaust-Grønland. Båten var «Horsa». Bygd av Wagn Kromann (1931-2007) i 1950.

Wagn var utdanna båtbyggjar frå Dragør ved København. I 1950 bestilte Lauge Kochs ekspedisjonen ein båt til bruk på Ella Ø.

Wagn bygde båten «Horsa» på eit lite verft i Kastrup og følgde med båten opp til Nordaust- Grønland og var deretter båtførar dei neste fire åra til 1954. Dette var med base på Ella Ø. Han hadde mange spanande opplevingar med båten. Ein av dei på ein tur åleine frå Mestersvig til Ella Ø i hardt ver. Han nådde akkurat fram til land då motoren sa stopp. Hadde dette skjedd litt tidligare hadde han nok aldri blitt funnen.

Wagn hadde også seinare eit par overvintringar på Ella Ø, der hundeslede brakte han vidt omkring.



Wagn Kromann på Ishavsmuseet mai 2000

«Horsa» kom mest truleg til Nordaust-Grønland med «Veslekari» i 1951. Danske styresmakter og ekspedisjonar brukte fram til 1960-talet mange ishavsskuter frå Sunnmøre. Dei mest kjende var kanskje «Jopeter», «Veslekari», «Søndmøringen» og «Polarstar».

I åra før og etter 2. verdskrig var det store fjordsystemet omkring Kong Oscars fjord og Keiser Franz Josefs fjord i Nordøst Grønland gjenstand for store forandringar.

Opp gjennom 1930 åra og til seint på 1950 åra var det kvar sommar (med unntak av krigsåra) mange vitskaplege ekspedisjonar i området under leining av geologen dr. Lauge Koch. Det var også han som gav navnet til båten «Horsa». Horsa stammar frå erobringen av England i det 5. århundre der brødrene Hengest og Horsa deltok i kampen mot kelterne. (Wikipedia).

Hovudbasen for aktivitetane til Lauge Koch ekspedisjonane var på Ella Ø, der mannskap og utstyr vart frakta vidare ut i fjordsystemet med bl.a. båten «Horsa». Stasjonen tente dessutan som meteorologisk radiostasjon året rundt. Dette var også bakgrunnen til at stasjonen vart base for sledepatruljen Sirius frå 1950 av.

Også andre aktørar bidrog til forandringar i desse åra, først og fremst norske fangstmenns utnytting av naturressursar og oppføring av dei mange fangststasjonar som er i området.

Etter krigen kom Blyminen i Mestersvig med flyplass og hamneanlegg med fleire hundre manns besetning også til å prege utviklinga her i ei årrekke.

I 1958 vart det slutt på Lauge Kochs ekspedisjonar i området, og båten vart satt på land i fjøra på Ella Ø. Her vart den liggande på stranda i 40 år. I 1998 var Wagn Kromann på ekspedisjon i området i følge med NANOK der ei av oppgåvene var å restaurere den norske fangststasjonen Kap Petersen i Kong Oscars fjord. Dei fann igjen båten som Wagn bygde for nær 50 år sidan på stranda ved Ella Ø. Han fekk båten som gåve av sledepatruljen Sirius. Båten var ikkje roten då den hadde vore djupfrosen 10 månadar i året, men var naturlegvis medtatt av ver og vind.



Slik låg «Horsa» då Wagn fann den igjen i strandkanten på Ella Ø i 1998.

I år 2000 vart det sponso frakt av båten heim til Wagn i Danmark, med båten «Kista Arctica», der restaurerte Wagn båten fullstendig. Motoren var naturleg nok gåen av frostskafer, men det lukkast Wagn og finne ein maken til den opprinnelege motoren, ein Solo frå 1956.

Wagn Kromann var også med å restaurere andre fangsthytter på NØG. Hoelsbu i Moskusoksefjorden i 1999. Same år var han logistisk medarbeidar ved renoveringa av den norske fangststasjonen Myggbukta som vart utført av Ivar Ytreland, Thor Malhuus og Øystein Killie. Dette arbeidet vart fullført i 2002 av Ivar Ytreland, Otto M. Martens og Peter Schmidt Mikkelsen.

I 2001 var Wagn med å restaurere stasjonen Antartichavn i Kong Oscars fjord. Denne stasjonen var som kjent opphaldsstad for sysselman Helge Ingstad i 1932-33. Etter at stasjonen var fullstendig renovert inntraff dessverre eit snøskred vinteren 2001-2002 som knuste heile stasjonen til ruinar. Ei minneplate for Helge Ingstad vart seinare satt opp på ruinane her.

I 2000 besøkte Wagn Kromann med venner Ishavsmuseet i Brandal. Denne opplevinga gjorde eit sterkt inntrykk på Wagn. Seinare skal Wagn ha hatt eit håp: «Tenk om et sådant enestående museum en gang i fremtiden kunne blive et hjem for «Horsa»»

Hans håp er no gått i oppfyllding, og «Horsa» er no å finne på Ishavsmuseet.

Stor takk til Ivar Ytreland for koordinering og NANOK for transporten Danmark-Brandal. Og sjølvstakt ei stor takk til familien Kromann ved Bodil og Thomas Kromann som var med på «Horsa» si siste reise til Brandal.

«Mannskap» ellers på turen til Brandal var Ivar Ytreland, Jens Erik Schultz, Henning Poulsen, Nils Lindegård og Jannik Berntsen.



Bodil og Thomas Kromann følgde med båten til Brandal.

Tur til Danske-Stretet 1949

av Hermann Bakke

Etter ein tur til New Foundland med M/S «Polarstar» som messegut/fangstmann på halv lut denne vinteren, hadde eg fått smaken på ishavslivet. Det nærma seg no sesongen for tur til Stretet etter sel og Håkjerring, og ein dag i slutten av mai gjekk min gode kamerat, Ernst Hovlid, og eg inn til skipper Martinus Brandal og spurte om plass. «Tin», som han populært vart kalla, var vel på denne tid ein av våre dyktigaste ishavsskipperar og var dette året førar av M/S «Brandal».

Etter litt om og menn, vi var no berre 17 og 18 år gamle, fekk vi jobb og beskjed om å møte ombord påfylgjande mandag på Hatløy verkstad i Ulsteinvik, der skuta låg for opp pussing etter silde og vesteristur.

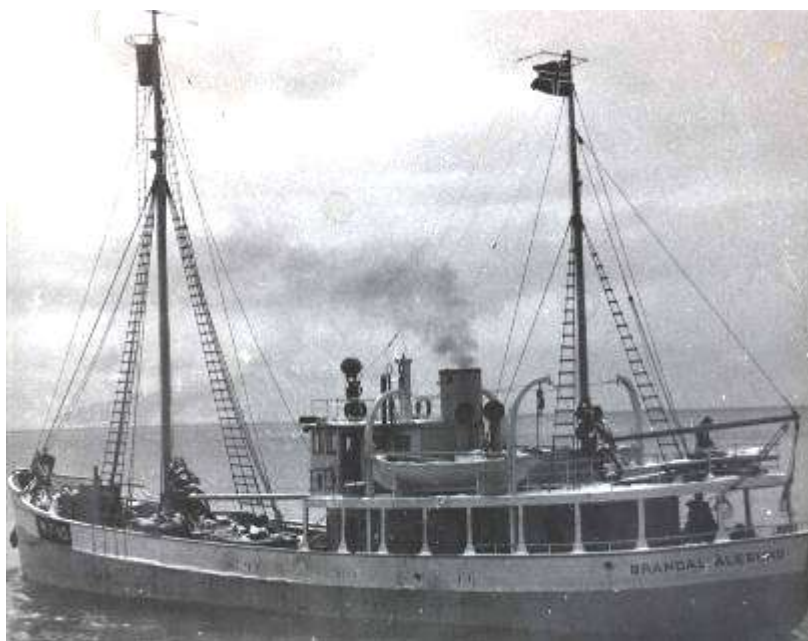
Ernst og eg gjekk lukkelege heimover og det kan eg røpe med ein gong: dette blei ein uhyre interessant tur, så full av opplevingar at inntrykka sit godt festa den dag i dag.

Det var ein ung gjeng som møtte opp ombord for å begynne klargjeringa. Turen gjekk først til Brandal, der vi tok ombord spekk tankar, bingfjøl, tauverk og spekkbenkar m.m. Fleire turar til Ålesund måtte vi også ha før vi var sjøklare og hadde fått fylt opp med proviant, olje og vatn.

Ein dag vi låg i byen kom det ein kar ombord og spurte etter skipperen, mannen var kledd i nikkers, sportsstrømper og strikkajakke, og hadde ryggsekk på ryggen, briller hadde han og. Heile gjengen fikk bange anelsar, vi mangla nemleg ein mann, men skulle denne mannen vere med på turen av vi garantert bomtur. «Hårre-brellare-det», hørde eg ein som sa, «tenk å møte opp i nikkers, sportsstrømpe, briller og ryggsekk og ville ha seg plass på ishavstur!» - Nei, her var det vel best og prøve få seg plass på «Aarvak» eller «Polaric» skulle det bli noko att for turen.

Ja, overtrua sat nok litt i oss alle etter å ha hørt eine ishavshistoria verre enn den andre frå gamle ishavsgastar. Å segle ut på ein fredag for eksempel, og ordet hest var bannlyst ombord, plystre var heller ikkje bra og utstyret skulle vere skikkeleg med trebotn-styklar, skinnhue og lo-vottar og dette skulle helst vere kjøpt hos Dale i Skansen.

Jau, karen kom ut igjen frå skipperen og trur du ikkje han hadde fått jobben? Kva i all verda gjekk det av vår gode skipper no? Karen det galdt var Mons Nygård frå Syvde, han var student og ville nytte sommaren til å tjene pengar til studiane sine, fornuftig sjølvsgt, og han viste seg og vere ein fornuftig og likandes kar. I dag er han professor i jus ved universitetet i Bergen. Kven om fekk skulda for at selfangsten denne sommaren



M/S Brandal

slo feil veit eg ikkje om vart heilt avgjort, det var vel myrkeskodda som var verste årsaka, for den var innpåsliten heile turen nesten. Sportsstrømpene og lusekofta så lenge dei låg ubrukta på kistebotnen.

Eg hugsar ikkje namna på alle, men besetninga på «Brandal» denne turenn var:

Skipper	Martinus Brandal
1.skyttar	Laurits Båtnes
2.skyttar	Angel Brandal
Maskinist	Jon Røren
Motormann	Tormod Hovlid
Smørar	Lars Petter Brandal
Stuert	Oddmund Røren
Fangstmann	Ernst Hovlid
Fangstmann	Bjarne Klovning
Fangstmann	Hermann Bakke
Fangstmann	Oddmund Hovden
Fangstmann	Odd Barstad
Fangstmann	Mons Nygård

ein Røren frå Fosnavåg, ein Sulebust frå Sula og ein kar frå Hjørungfjorden.

Vi sigla ut frå Fosnavågen ein tidleg morgon, då sommar månaden juni just hadde begynt. Det var ein frisk N.O kuling som gav god vind både i trehuk, fokke og mesan. Pumpe lukta vart fæl framme i ruffen då slingringa fekk rote opp i spillolje og gammalt vatn i skutebotnen. Sjøverken meldte seg for dei fleste, litt rangling hadde det vore kvelden før med dans på budaplatingen i Brandal og heilt fritt for rasp og heimbrygg var det no heller ikkje. Men her hjalp det ikkje å vere sjøsjuk, - turen var begynt, kursen satt for Langanes på Island – og alle måtte take sin tørn til rors og med skøyting av segl.

Det var mange sunnmørsskuter i Strædet dette året. Frå Brandal var det i tillegg til oss: «Aarvak», «Signalhorn», «Polaric», og «Fangstmand». Frå Hareid var det «Flemsøy», og «Hvalrossen» frå Hjørungavåg. Vartdalsskutene «Buskøy», «Polhavet» og «Furenak» var også med, og frå Ålesund hadde vi «Kvitungen» og «Rundøy». Eg trur også «Sunnmøringen» frå Tjervåg var med. Ein stor flåte med gode skuter med dyktige skipperar og mannskap ombord. Eg kan nemne namn som Rolf Kvien, Bjørn Øvrelid, Monrad Pilskog, Bjarte Brandal, Karl J. Brandal og Johannes «Mur» Brandal – og vår eigen Martinus «Tin» Brandal. Desse var alle med dette året og mange, mange fleire var karar som gav heile sitt liv til ishavsnæringa og var med og setje Sunnmøre øvst på ishavskartet.

Vi vart møtt av tjukke skoddebankar på siste etappe av overseglinga frå Langanes til isen, og då vi møtte dei første isknultrane var det blikkande stilt og null sikt. «Tin» entra ishavstønna i formastra med langkikkerten på ryggen og manøvrerte skuta forsiktig inn gjennom iskanten. Den tunge Atlanterhavs dønningen, som låg og arbeidde med isen, gjorde det ikkje heilt ufarleg for skuta når flaka blei større og isen tettare og enkelte stygge blåisar dukka opp. Men vi hadde ein ekspert i tønna, så når den lyse sommarkvelden kom var vi langt inne i isen og merka ikkje meir til storbåra. Vi la stilt for natta, skodda var framleis tjukk, alle lydar vart liksom forsterka, hovudmotoren var tyst, berre lysmotoren plapra med sin spede lyd.

Alle var spente på kva som gøymde seg der inne i skoddeheimen og kva vi skulle oppleve dei næraste dagane. På overseglinga hadde vi laga slire til flåarkniven og stål til å kvesse han med hadde vi fått utlevert, so no var vi spennar klare.

Dei som ikkje var på vakt blei grytidleg vekt neste morgon då «Tin» sette «Brandal» igang for å leite etter sel. Isen var ganske slakk med mykje ope vatn imellom florene og flaka. Det var slik om sommaren i Strødet, så fangsten foregikk mykje med fangstbåtane. Derfor hadde vi desse hengande klare i davitane. Sikten var fortsatt dårleg, men det var lange periodar då vi kunne sjå ganske bra. «Tin» hadde børsa med seg i tønna og då vi fekk auge på første selen nærma vi oss med stor forsiktigheit. Rormannen på styrehustaket måtte stå heilt roleg og følgje forsiktig kvart minste vink frå tønna. Vi som stod nede på dekket fylgde spent med. Der small det og den første klappmyssa låg stille på isen. Det er uhyre vanskeleg og skyte frå tønna, men «Tin» var ein framifrå skyttar og han skaut sjølv nesten alle dyra vi tok den sommaren.

Som eg har nemnt tidlegare slo selfangsten heilt feil. Vi kryssa is-ødet i alle retningar, men det var berre eitt og anna dyret vi kom på hald. Eg synest og huske vi var beste skuta med 125 dyr. Det vart lange dagar og netter å gå og ikkje få fangst – og skodda låg som ei klam hand over oss mesteparten av denne første tida vi skulle ta selen.



*Martinus «Tin» Brandal
1901-1967*

Vi ombord var tross alt unge og optimistiske, tida gjekk med kortspel og song, ein gamal sveivegramafon hadde vi og, eg hugsar «Astrid mi Astrid som eine heldt på meg» var gjennomgangsmelodien denne sommaren. Ja, tankane gjekk ofte heimover til ei eller anna «Astrid» når tida blei lang og så var det no også eit evig samtaleemne oss ung gutane i mellom.

Vi heldt lag med «Aarvak», der var Johannes Brandal, Mura-Johannes som han vart kalla, skipper. Elles so var no sambandet skutene imellom ganske godt over radio. Ein dag fekk vi auge på sjølvaste kongen i Arktis; isbjørnen. Det var ei binne med to ungar som var på vandring over isen. Mura-Johannes og Tin konfererte kor dei skulle gripe saka an. Isbjørnen var ikkje freda denne tida og var såleis eit godt fangstbytte. Dei vart einige om å skyte binna og prøve å fange ungane som var ganske store, antakeleg 2-års ungar – og det var god pris for slike i zoologiske hagar.

Det vart låra ein fangstbåt frå kvar av skutene og bemanna med ein skyttar og tre mann i kvar båt. Bjørnane for ikkje fort avgarde, så dei var lette og kome på hald og binna blei snart felt av eit velretta skot. Ungane heldt seg ved mora og vi fekk omsider ei lykkje av eit godt tau rundt dei og så tok vi dei på slep ein etter kvar båt.

Dei sette seg imot og baska og stritta fælt, den eine måtte vi stoppe og ta opp på eit flak så han fekk kvile seg ei stund.

Til slutt kom vi fram til «Aarvak», der det var bestemt at ungane skulle burast. Vi fekk heist dei ombord og i første omgang vart dei surra til stormasta. Det vart eit sabla liv då det skulle konstanerast om det var hann eller hoe, sjølv om dei berre var ungar var dei ganske tunge på labben. Mura-Johannes fekk seg mange kilevinkar før han fann ut at det faktisk var ein hanne og ei hoe. Det vart bygt to solide bur til dei og dei sto der på dekket og vart godt fora og spyla med sjøvatn fleire gongar i døgnet, så dei laud inga naud. Dei hamna til slutt i zoologisk hage i København.

Ei anna oppleving vi hadde der ute i isen var at vi ein dag fekk auge på noko som likna på eit skipsvrak. Det var tett is der med store florer og det vart sendt eit lag innover for å finne ut kva dette var for noko. Angel Brandal leia gruppa og dei fann ein delvis øydelagd russisk elvelekter, som hadde drive heilt frå Sibirkysten. Det låg ei russisk loggbok på brua, det var det einaste som kunne fortelje noko om kvar han kom frå.

I juli månad trekte skutene meir inn mot kysten av Aust-Grønland, her var det mykje ope vatn og her begynte vi fisket etter håkjerringa. To og to skuter fiska ilag, vi feste linene i ein tung kettingslings og sette kvar vår veg. Der låg vi då å passa på kvar si bøye. Etter 4 timars set drog vi så linene mot kvarandre igjen. Vart linene ståande for lenge, kunne vi risikere og få berre hauda då håkjerringane er kanibalske og et kvarandre.



Egning av håkjerringsline, her frå «Øst» i Danskestredet i 1929.

Det var godt fiske den første tida. Vi tok berre levra og dumpa skroten overbord igjen. Eg hugsar at den største kjerringa vi fekk hadde 10 stampar lever i seg. Vi hadde kjelehus og damperi, så levra blei til fin olje som vart fylt på spekk-tankane.



Håkjerring på veg over rekka.

Her også fekk vi besøk av isbjørnen, det var eit fantastisk syn å sjå ein svær rusk saug seg tak i ein håkjerringsskrott som han drog opp på isen. Kjalk og måse flokka seg rundt for å få ein bit av kaka. Då reiste «kongen» seg på to og slo etter dei i lufta.

Stuerten la bacon i steikepanna, og då bjørnen kjente denne lukta sto han og vera, så kom han luntande etter skuta langs florene, symde i ope vatn, og fylgde oss faktisk i fleire timar. Han fekk leve, pelsen er gul og røytete om sommaren, så den er lite verd.

Vi fiska nær kysten, ja, faktisk langt inne i storfjorden på strekninga Scoresbysund og Angmagssalik. Ein dag fekk vi besøk av eskimoar som kom padlande i sine slanke, fine kajakkar. Dei hadde med seg laks som dei ville byte i alt muleg. Eg hugsar eg fekk to fine laksar for et par billige solbriller. Det vrimla av laks i elvane og langs kysten av aust-Grønland. Eskimoane feste ein spekkbit i eit halvt meter langt snøre som dei batt fast i enden av spjutet sitt og så sat dei der ved elvebarden og stakk laksen så fort han kom og lukta på agnet.

Grønland er eit fantastisk land, kaldt og blått med sine taggete fjelltoppar med den evige iskruna på, fjordar med kalvande isbrear der ein høyrde bulder og drønn kvar gong eit isfjell var født og laga svære store bårer langt utover som satte allereie drivande fjell i bevegelse. Ikkje ufarleg for skutene våre som vart som leikebåtar mellom desse kolossane av is.

Langs strendene vaks ein fin vegetasjon av lyng og plantevekstar og det vrimla av ender og gjæser og andre sortar sjøfugl. Vi gjorde små strandhogg, sør for opninga til storfjorden, innanfor Aputiteq øya fann vi ein forleten amerikansk militærbase frå krigens dagar. Der var eit stort lager av hermetikk og eg hugsar vi fann masse av sjølvlysande orange farga fallskjermduk. Sånt hadde vi aldri sett før, vi tok med oss ein del og dette var fint og bruke som bøyeflagg på linene våre. Lenger sør, utanfor Angmagssalik, låra vi fangstbåten og reiste ein tur inn til boplassen. Vi vart godt mottekne og vist inn i steinhyttene, der det alt var oppfylt med vaksne, born og bikkjer. Det var blide og gjestfrie folk grønlendarane. Nesten alt dei gjekk og sto i og all deira reiskap var laga av sel eller kval. Det var uhyre interessant og sjå kor folket bodde og levde. Vi fann ei fellesgrav der i nærleiken som var laga som ein stor ring av steinar, det såg faktisk ut som heile samfunnet der ein gong i tida hadde lagt seg ned for å dø.

Vi hadde eit stygt uhell som kunne ha vorte skjebnesvangert for gode gamle «Brandal». Ein tidleg morgon vi var på segling for full fart mellom isfjell og storflorer, men med mykje ope vatn mellom, vart det ved ei mistyding mellom skyttaren i tønna og rormannen på rorhustaket gitt feil ror og vi koliderte med eit svært isfjell. Bak oss kom «Aarvak» i full fart, og for ikkje og renne inn i oss måtte ho ta hardt styrbord og for peisande langt opp på ei stor isflore så ho nesten sto tørr. Ja, du snakkar om, eg stod framme i ruffen og kledde på meg, eg hadde forsove meg, og det var eg som skulle ha vore til rors. Med det same det small var det bom stopp og eg vart slengt framover mot leideren og slo meg kraftig.

Eg sto der og såg rett til himmels. Skuta var så inntrykt at det var ei breid opning mellom doll bordskanten og dekksp plankane på kvar side. Baug pletten var trykt ein halv fot bakover, men vi var heldige trass alt, der vi traff var fjellet heilt rett så heile stammen traff plant med isveggen. Men du verda for ei påkjenning det må ha vore for skuta!

Bak i byssa var alt laust kasta framover så det såg ikkje ut i det heile teke. Kaffi og egg og alt mulig anna i ei fin blanding. Skipper Tin kom roleg opp og lurte på kva som var skjedd. Eg har ofte tenkt på det sidan og må berre beundre den ro han viste i ein slik situasjon. Skuta vart grundig undersøkt av skipper og maskinist. Ein brest i baug stemnen og dei før nemnde skadene såg ut til å vere det heile. Vi fekk ombord ein mann frå ei anna skute som kunne dette med å drive dekk. Eg hugsar ikkje sikkert, men eg meiner det var Einar Røren frå Brandal. Han vart ombord nokre dagar og fekk tetta det meste med drev og bek.

Når det galdt sjukdom vart vi heldigvis spart for alvorlege tilfelle, men Ernst Hovlid fekk symptomar på blindtarmbetennelse, og skipperen fann det best og sende han heim med ei anna skute som heldt på å avslutte turen i midten av august. Han hamna på Volda sjukehus der han fekk fjerna blindtarmen utan komplikasjonar og med lite rop og skrik.

«Brandal» og «Aarvak» heldt ut med fiske i det lengste, turen vart mykje lenger enn berekna og vi hadde proviant for berre to månadar. Uti august begynte det derfor og skorte på både det eine og det andre av matvarer. Heldigvis fekk vi ei og anna storkveite på håkjerring lina og poteter, mjøl og viking mjølk hadde vi rikeleg med. På slutten av turen gjekk det såleis på kokt og steikt kveite om en annan og med raspeball som ein godbit av og til. Om nettene lurte vi oss til å steike pannekaker og nokre gongar meiska vi oss med lettsalta kveitehaud. Reine stormannskosten må vite.

Det var nesten midt i september då vi kursa inn Breisundet. Eg hadde fått betennelse i ein visdomsjeksel og var hoven som ein ballong på eine kjaken. Det verke som besett og det barst rett til tannlækjar i Ålesund. Men gleda over og vere heime etter tre og ein halv månad var stor. Liene på Godøya og Hareidlandet lyste i haustens finaste fargar og «Astrid mi Astrid» tona kanskje litt ekstra frydefullt frå den gamle sveivegramafonen.

Når eg tenkjer tilbake på denne turen er eg glad for den gode kameratskapen vi hadde ombord. Nokre er døde, men dei som lever og les dette håper eg har fått seg ei reise i «minnenes verden». Å huske alle detaljar frå så mange år sidan er ikkje mogleg, men eg har prøvt og skrive ned det som har fest seg best i minnet. At vi hadde ein opplevingsrik tur den gongen er vi nok alle enige om. Eg helsar til alle og takkar for meg i denne omgang.



Ei stille stund under sommarfangst i Stredet med Aarvak. Tru om det er «Astrid mi Astrid» som blir spela på trekkspelet?

Skipsklokke på Jopeter - stabbursklokke i Volda

Av Magnus Sefland

Den første *Jopeter* var ei av dei første spesialbygde ishavsskutene som høyrde heime i Brandal. *Jopeter* vart bygt av tre ved Bolsønes verft i Molde og levert i 1911. Somme vil sikkert hugse stålskuta *Jopeter* (seinare *Polarbjørn*) frå 1950-åra. Stålskuta vart bygt som havfiskebåt *Brategg* ved Trondhjems Mek. Verksted i 1932, same året som den første *Jopeter* forliste. I 1950 vart *Brategg* innkjøpt til Brandal og ombygt til ishavsskute. *Brategg* fekk namnet *Jopeter*. Stålskuta vart ishavsskute nummer to som bar det namnet. *Jopeter*-namnet er ei samansetjing av Josefine og Peter, namna til reieren Peter S. Brandal og kona Josefine. Begge *Jopeter*-skutene hadde mange harde tak med isen.

I 1916 vart den første *Jopeter* stoppa av den britiske marine og ført til Kirkwall på Orknøyane. Skuta låg som prise i fleire britiske hamner i litt over eitt år. Grunnen var at reiar Peter S. Brandal skulle ha brote norsk nøytralitet under første verdskrig ved å selje ishavsprodukt til Tyskland. Reiar Brandal gjekk til rettssak mot den britiske stat for å få frigitt *Jopeter* og dekt økonomisk tap. Saman med ein advokat frå Ålesund var Brandal i London i om lag tre månader medan rettssaka gjekk føre seg. Og dei vann fram. Etter dom vart *Jopeter* frigitt og Brandal tilkjent erstatning. Men då hadde Brandal visstnok brukt meir pengar på rettssaka enn han fekk i erstatning.

I 1928 deltok Brandal-skutene *Jopeter* og *Brandal* i leitinga etter Roald Amundsen. Peter S. Brandal og Roald Amundsen var nære vener. Offisielt var dei to skutene på kvalrossfangst i dei aktuelle farvatna.

I 1932 var det altså slutt for *Jopeter*. Skuta forliste i Danmarkstretet då ei iskalv frå eit flak slo hol i skuta. Fangstskutene *Gungnir* og *Brandal* var i nærleiken og kom til. Skipper Johan P. Brandal ('Runne-Johan') og mannskapet frå *Jopeter* gjekk om bord i *Brandal*. Proviant og ein del utstyr vart berga frå *Jopeter*, m. a. dampfløyta og skipsklokka.

Nettopp skipsklokka frå *Jopeter* hamna hos skipper Sivert N. Engeset (1895-1980) frå Volda. Engeset - også kjend under heidersnamnet 'Smekk' - var skipper på *Brandal* det meste av 1930-talet, også i 1932, då *Brandal* tok opp mannskapet frå *Jopeter*. Seinare hamna skipsklokka som stabbursklokke hos gardbrukarparet Åsta (1906-79) og Olav (1903-85) Fossheim på Klepp i Volda. Engeset og Fossheim var sambygdingar og gode grannar. I onnene hadde Fossheim-familien nytte av klokka til å kalle folk heim til måltid frå fjerntliggande teigar på garden. Elles var vel klokka meir ein kuriositet og vart brukt når born skulle få oppleve korleis ei stabbursklokke lydde.

Skipsklokka er i dag montert på kopien av brua på Jopeter som er å finne i Ishavsmuseet. Eit klenodium seier styrar Webjørn Landmark.



Etter mange år vart klokka til slutt teka ned frå tårnet, då det vart oppdaga noko ugreie med opphenget. Ola Fossheim, son til Åsta og Olav Fossheim, tok vare på klokka.

Ei tid seinare fekk Normann og Sverre S. Engeset, nå avdøde søner av skipper Sivert Engeset, vite at klokka var teka ned. Dei kom til at når klokka likevel ikkje var i bruk lenger, burde ho kanskje først tilbake til Brandal, der ho opphavleg høyrde til, og få plass i Ishavsmuseet. Sverre S. Engeset tok kontakt med Ola Fossheim. Fossheim såg kva verdi klokka hadde for museet. Han stilte seg positiv til tanken og gav bort klenodiet, familien sin eigedom. Sverre fekk klokka, fekk henne pussa opp på Ørsta Stålindustri og overleverte henne til ein takksam styrar Henrik Landmark ved Ishavsmuseet Aarvak i Brandal. Landmark fekk tilsette ved Hjørungavåg mek. Verkstad til å lage ei ordning for oppheng av klokka. Sidan 1990 heng altså skipsklokka frå den første *Jopeter* i Ishavsmuseet i Brandal. Klokka var truleg nærare seksti år i Volda, mange av desse åra som stabbursklokke. Henrik Landmark syntest, rimeleg nok, at Ishavsmuseet var ein naturleg plass for *Jopeter*-klokka. Familien Fossheim ytte Ishavsmuseet ei verdfull teneste – først ved å ta vare på klokka gjennom fleire tiår, deretter ved å gi den bort til Ishavsmuseet.

Dei batt karane til pumpestakane

Ein ishavsveteran minnest.

Når ein høyrer namnet Pilskog, så assosierer ein det med ei rad Kjempar. Ein av desse er Ole K. Pilskog, eller han Jørgen Ole, som han vert kalla til dagleg. Møter du han på veg eller krambu, så helsar han deg med eit blidt: Goddag slåp. Rettar han så fram handa til helsing, og det gjer han oftast, så må du vere klar til å knipe godt til. For desse labbane kjennast!

Ole K. Pilskog vart fødd på Jørgen plassen 21. juli 1898, som den 4. i ein syskenflokk på sju. Knut Pilskog miste kona si tidleg. Dette vart ein hard belastning på heimen, så borna laut ekstra tidleg ut i arbeid. Han for i gardstjeneste då han var 11.

Når han hadde fått prestehanda på seg, så bars det på sjøen, som var så og seie det einaste tilbodet for ungdomen den tida. Og nedst på rangstigen var då ein kokkejobb. Først var det med Gråmyrbåten «Draug». 80 kroner var løna for vinteren. Eggafiske med «Drott». Hardt arbeid med kuling og slingring, og med berre tre timars kviletid i døgnet, var hardt slit for ein 16-17 åring. Det neste var vintersildfiske med «Sverre». Men no lokka ishavet, og det vart lengste fartstida.

Første turen dit var på «Havfruen», men han Hau-Laurits som skipper. Etter helst lite fangst i Vesterisen, og dei hadde komplettert mannskapet som var for lite ved avgang med folk frå den forliste fangstskuta «Runne», ville han Laurits gå direkte til Stretet. Men dei hamna inne i Siglufjord på Island. Heile fjorden var pakk full av drivis frå ishavet. Der la dei seg til å spekke fangsten dei hadde inne, og gjekk så i Vesterisen og fekk full fangst på skuta. Fleire skuter laut gå rundt Island for å kome seg i Stretet, og isen la fangsskuta «Øst» opp i fjøra ved Skagen.

No var det krig i verda. Prisar og fortjeneste gjekk opp, men også risikoen. På ein stretetur med «Uda» vart dei praia av ein engelskmann. Skipperen på «Uda» var lite huga på engelsktur, så han stakk inn i isen. Dit hadde ikkje engelskmannen lyst, og dei såg ikkje meir til han.



Ole hadde avansert til skyttar på «Minna». Skuta vart på den turen nedskrua, men mannskapet vart berga. Som eit av dei første mannskapa hadde dei på den turen assorert tyet sitt så dei leid ikkje tap slik. Men han skulle oppleve meir dramatikk enn ei vanleg nedskruing: I 1920 fekk skutene eit forfølande uver med det same dei kom opp under iskanten. Då var han med «Løftingen». Stormen bles iskanten heilt strak, så det var uråd å gå inn. Så var det då å legge seg på veret. Verst var det at skuta var så lekk. Mannskapet laut stå med dekkspumpene natt og dag, då lensepumpene i maskina ikkje klarte å halde skuta lens. Dei tok tau ut gjennom lysventilane i byssa, og batt fast dei som sto ved pumpestakane. Ein gong fekk dei ein sjø innover, som braut skuta så langt ned gjennom kavet at fangstbåtane flotna or båtkrabbane, og galgedekket vart sundbråte. Meir skade fekk ikkje «Løftingen». Men to skuter kom ikkje att, og fleire fekk store skader. «Jopeter» hadde mest ikkje att overbygg, «Polaris» miste ei mast, og dei fann «Brandal» havarert utfor Runde og fekk slepe henne inn til Brandal. Men etter utrueleg snar reperasjon for skuta ut att på ny tur. Vi hadde det foresten betre enn mange andre, seier Ole, for vi hadde ein slik manneleg stuert, som trass i uveret greide å lage oss varm middagsmat kvar dag heile tida, medan mange i beste fall varma seg ein kaffi under kjelen i maskina. Ein av karane, ein nordmøring, hadde det ikkje godt. Han var så redd at han miste håret.

Ymse vanskar har det vore. Eit år var det så lite kol å få, at fleire skuter laut gå til Svalbard og bunkre. Då dei kom dit, var det ikkje kol nedkjørt. Så laut karane til å hakke laus skinnegangen to kilometer for å køyre ned kolet. Dei fekk to kroner timen i løn for arbeidet, som varde i 14 dagar, og tykte det var svært god betaling. Han Hjelle-Per ville ikkje vente på banetransport, så han fekk seg nedkjörd bunkers med hestar. Derifrå barst det til Stretet på fangst. Skipperen ville også inn til Grønland på isbjørn og moskusfangst, men dei kom ikkje inn.

Med «Istind» låg dei i Stretet og spekka fangst med 1500 dyr på dekk. Skuta seig sakte forover. Då stakk ein isfot seg in i propellrama og braut av akslingen rett utfor hylsa. Skipperen praia «Selbarden» og bad om hjelp. Jau, han kunne ta folket, men hadde ikkje tid til meir. Jaja, så laut dei prøve og hjelpe seg sjølve. Ei stor trepropp vart tillaga, ho passa i hylsa når dei drog inn akslingen. Reserve aksling og propell vart tilpassa, og alt montert. Til slutt var det å skrue til mutteren ved å dreie på akslingen, og få i låssplinten. Det kan høyrer enkelt ut når ein skriv det, men ikkje fullt så greit når alt skulle gjerast under vatn i uroleg ver. Alt gjekk fint. Og då dei var seilklare att, gjekk dei sakte forbi «Selbarden» og takka for hjelpa.

Siste turen på ishavet var med «Jopeter» på selfangst i Stretet og isbjørn og moskusfangst på Grønland. Det siste vart det svært lite av.

«Istind» medan den var registrert i Grimstad med AA 4 G. Siste eigar var Elling Aarseth. M 231 A. Istind forliste i 1936. Ivar og Olav



Ishavsveteranen Ivar Ytreland har lagt ei høgst uvanleg karriere bak seg. Han har vore motstandsmann under andre verdskrig, overvintrar på Nordaust-Grønland, ubåtmannskap, ingeniør, direktør, oljeborar, gründer og politkar. I den siste funksjonen var han som representant for Høgre både fylkesordførar i Sør-Trøndelag og møtande varamann til Stortinget.

Både privat og som fylkesordførar heldt Ytreland hus i Trondheim – stiftsstad med signingsdomen. I sin funksjon som fylkesordførar møtte Ytreland kong Olav ei rekkje gonger. Slike høve hadde vanlegvis eit offisielt og høgtideleg innhald. Men etter at det offisielle var unnagjort, var det oftast rom også for meir uhøgtideleg prat. Seglarkongen og ishavsveteranen hadde naturleg nok ein del felles å snakke om i samband med sjø og sjøfart. Det er velkjent for heile nasjonen at den folkekjære kongen sette pris på ei god historie, som gjerne vart følgd av kongen sin like velkjende latter.

Ei av dei historiene som Ytreland serverte i slikt lag, gjaldt den svenske oppdagaren Adolf Erik Nordenskiöld, den første som med sitt fartøy *Vega* fullførte gjennomseglinga av Nordaustpassasjen og Beringstretet i 1878/79. Under vegs jubla og skåla svenskane over at nettopp eit svensk fartøy hadde segla nord om Russland og Sibir og kome lenger aust enn nokon annan hadde gjort tidlegare. Ei stund seinare møtte *Vega* ei ishavsskute frå Hammerfest på veg vestover. Kongen skal visstnok ha mora seg i dobbel forstand kongeleg på svenskane si bekostning.

Ei rekkje gonger når kongen og Ytreland snakkast i uhøgtideleg samanheng, skal kongen ha sagt om lag dette: - *Kan ikke De, fylkesordfører, fortelle historien om Nordenskiöld og Nordøstpassasjen?* Ytreland etterkom naturlegvis kongen sitt ønskje, og kongen skal ha ledd like hjarteleg kvar gong.

Skuter som forliste – 12.

Denne gongen har eg leita fram sjøforklaringa etter d/s «Fritjof» som forliste i Vesterisen den 17. april 1946.

Skuta var eigd av Elling Aarseth & Co., A/S., Ålesund, bygd av tre i 1906 og var på 109 tonn brutto.

Skipper på turen var Oskar Sandvik frå Herøy, 42 år.

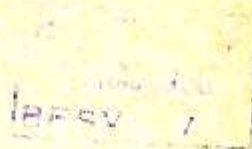
Denne hendinga kan ein vel seia er av den «vanlige sorten», skrogskader etter bauing i is med etterfylgjande lekkasje som endar med forlis.

Sjøforklaringa fylgjer i si heilheit saman med erstatningsberegninga og mannskapslista.

God Lesnad!

Sigbjørn K. Rosbach Røren

U t s k r i f t
av
R e t t s b o k
for Å l e s u n d B y r e t t.



::::::::::::

År 1946 den 25. april ble rett holdt på byfogdkontoret, Ålesund.

Rettens formann: kst. byfogd H. Langeland.

Skyldig rettsvitne: skipper Lyder Strømmen, habil og har tidligere avgitt forklaring.

Sak nr. 33/1946 B.

Saken gjelder: Sjøforklaring i anledning selfanger "Fritjof"s forlis i Vesterisen den 17. april 1946.

Til stede: Skipper Oskar Sandvik, for rederiet Elling Aarseth A/s v/bokholder Wilhelm Steffensen. Sjøinspektøren v/Johansen Aspelund. For Assuranseforeningen Ishavet møtte direktør Müller-Christensen.

Administrator la frem begjæring av 24. ds. om sjøforklaring i anledning d/s "Fritjof"s forlis i Vesterisen.

Det fremlagte akteres:

ELLING AARSETH & CO. A/S.

Ålesund, 24. april 1946.

Herr Byfogden i

Ålesund.

Vi tillater oss herved begjære sjøforklaring opptatt i anledning vår selfanger, s/s "Fritjof"s forlis i Vesterisen den 17. ds.

Foråten skipper Oskar Sandvik, vil følge-^{-nå}av mennesket møte fram for å avgi forklaring:

1. ste skytter Erling Lervik

Maskinist Hjalmar Tøssebro

Fangstmann John Rudi.

Erkjendt

Elling Aarseth & Co. A/s

Sto frem: Skipper Oskar Sandvik, 42 år gl. bopel "erdy, uten
å interesse i skipet, men etter kontrakten interess-
ert i fangstresultatet, ble forholdsvis ansvarlig ved rettslig for-
klaring. Kompagnonen fremle beretning dat. 23. ds. vedr. s/s "Frith-
jof"s forlis i Vesterisen 17. ds.

Det fremlagte akteres:

B e r e t n i n g:

vedrørende s/s "Frithjof"s forlis i Vesterisen, 17. april 1946.

Mandag den 15. april 1946 lå s/s "Frithjof" på fangst i
Vesterisen på beregnet 69 gr., 20 m.m. br. og 14 gr. v.l. Har gått
rundt om her og fangstet. Vinden s.o. bris med tåke og stor sjø.
Enkel baugklaver er slått løs så skipet lekker endel. Kl. 19 la vi
stilt for å forsøke å tette på lekkasjen og fikk proppet endel bolte-
hull.

Tirsdag den 16. april kl. 6 klarnet det opp og det viste
seg at isen var tett på v. og s.v. Været hadde no forandret seg til
stiv nordlig kuling med frendeles stor dønning av o.s.o. Vi begynte
no og gå utover på s. og s.o. for å komme inn i mer fordelt is.
Under beving utover ble den skade vi tidligere hadde fått på stev-
net ytterligere forverret, og skuten ble så lekk at vi fant det
forsvarlig å fortsette alene hvorfor vi tilkalte m/s "Polartind"
for å assistere oss ut av isen. Vi fant skaden nu så stor at vi
ikke kunne fortsette fangstingen, men ville forsøke å gå hjem. Gjen-
nem radio fikk vi forbindelse med m/s "Polhavet", som var klar for
hjemtur. Denne lovet å assistere oss hjemover hvis lekkasjen ikke bli-
ver verre enn vi fant det forsvarlig.

Kl. 24 var vi kommet i åpent vann, men viste det seg no at
under forsøring av isen utover, hadde lekkasjen forverret seg så
vi ikke kunne greie å holde skuta lens. Vi bestemte oss no for å
forlate "Frithjof". M/s "Polhavet" var no kommet tilstede, og da
været var så dårlig at vi ikke fant det forsvarlig å gå i båtene,

ble vi enig med "Polhavet" om å gå lenger innover for om mulig å få smulere vann ~~XXX~~ så vi kunne komme ombord i "Polhavet". Kl. 6.30 den 17. april var vi kommet i le av en isstriemel, og Polhavet tok, etter at ha ferdret godt opp, risikoen med å borde Frithjof. Etts å ha tatt ombord fra Frithjof 2 fangstbåter og redningsmateriell samt endel proviant, forlot samtlige mannskaper, 16 mann ialt Frithjof, hvorefter Polhavet kastet los. Kl. 10 sank Frithjof. "Polhavet" satte straks kurs for Norge og ankom til Ålesund 1.ste påskedag kl. 1.

"Frithjof" hadde en samlet fangst av ialt 1.086 dyr.

Ålesund, den 23. april 1946.

Oskar Sandvik

fører av s/s "Frithjof"

//

//

Beretningen ble lest opp og inn tatt og av komparenten vedtatt som hans rettslige forklaring. Retten konstaterte at beretningen ~~XXX~~ stemte med skipsdagboken som ble forevist.

Det tilføyes at bauklavene ble slått løs under bailing, det var hard og til dels stor is og dårlig vær, den 15/4 da dette hendte.

Det tilføyes videre at det tiltross for skaden anså komparenten det absolutt nødvendig å søke å forsere seg ut da det var stor fare for å bli skrudd ned hvis man skulle oppholde seg i de farvann hvor skaden var inntrådt. På grunn av langvarig vind og dønning hadde nemlig isen begynt å skru seg sammen. Båten var ved avreisen i fullt forsvarlig stand og var besiktiget av skipskontrollen den 3/1-1946 på Hjørungavåg mek. verksted. Fartøyet er klassifisert i Horsk Veritas og bygget i Opsanger 1906, tonnasje brutto 108,69. ^{Nett 49.10} Kjenningsbokstaver L.D.X.O. Fartøyet har farts sertifikat gyldig til mai 1947. Ingen pålegg ^{på-} hvilte fartøyet. Angående fangsten bemerkes at den er opptalt og anført i dagboken for hver enkelt dag. Da han oppdaget den store lekkasje etter at han var kommet i mere åpent vann slik at issørpen forsvant benyttet han følgende pumperedskaper:

2 dekkspumper, og dessuten det maskinelle pumpeutstyr i maskinen som

maskinisten nærmere kan uttale seg om. Til tross for dette steg vannet fremdeles. Kl. var ca. 7 da mannskapet og det i rapporten nevnte materiell var kommet over i "Polhavet" og da "Frithjof" gikk ned befant "Polhavet" seg et par hundre meter unna. Etter komparentens mening innebær det for stor risiko å prøve å redde instrumenter eller ledning, da det var kuling og stor sjø.

Opplest og vedtatt.

Han avga forsikring på ære og samvittighet.

Sto fram 1. vitne: Hjalmar Tøssebrå, maskinist, 42 år, bopel Olselide, uten interesse i skipet, men har etter kontrakten 1 % av delingsfangsten. Var kjent med vitneansvaret for rettslig forklaring og forklarte: Den første skade inntraff mandag den 15. da endel baugklaver var blitt slått løs under forsering av isen. Vi forsøkte å tette endel, men vi merket ikke noe synderlig forskjell. Lekkasjen var ikke større enn ^{at} de kunne under full fart holde skuta lens mandag-
en og utover tirsdagen. Vi konfererte om saken og fant at lekkasjen ikke var større enn at vi måtte forsøke å fortsette fangsten. ~~Kl. 18.00~~ Vi fangstet også litt på tirsdagen, men ikke meget, men under forsering av isen og p.g.a. stor is og svar dønning som slo isen inn i baugen, ble skaden i ca. tretiden om ettermiddagen forverret og lekkasjen øket slik at vi fant det nødvendig å avslutte fangsten å søke å komme oss ut av isen. Vi fant dette nødvendig da det var stor risiko for å bli skrudd ned hvis vi skulde vente på lagligere vær. Maskinlansen og donkypumpen gikk hele tiden og hver 10. minutt brukte vi jektor. Og alt pumpestyr var lorden. Mens vi gikk utover greide vi å holde vannet nede. Det var noe variabelt, men å vi så ganske lyst på situasjonen og mente det skulde være mulighet for å vi skulde greie oss. Med det samme vi kom ut av isen viste det seg at lekkasjen var så stor at vi måtte sette igang med dekkspumpene i tillegg til de øvrige og allikevel kunne vi merke at vannet steg til tross for at jektoren ble brukt til stadighet. Vi fant det nødvendig å gå innover isen og de siste to timene steg vannet så sterkt at

det var nødvendig å bruke nødhelsen for at vi kunne gå ned maskinen. Vi gikk så lenge at vi kom litt ned i le av en isstrime, vinden var øket til stiv kuling. "Polhavet" fulgte hele tiden med. Dønningene var så stor at det var ingen sjanse til å få reddet noe av instrumenter eller fangst. Bunkersbeholdningen var ca. 35 tonn kull og 50 kg smør-olje. Vi hadde 75 tonn da vi startet og ca. 130 -135 kg. smør-olje. Dessuten hadde vi igjen ca. 200 liter solarolje av 600 liter. Den beregnelige utrustningstid var 3 mndr.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og fratrådte.

Sto fram 2. vitne: Erling Jakob Lørvik, 41 år, skytter, bor Tjørnvåg, ikke interessert i skipet, men har 1 lott av 28% av fangsten, var kjent med ansvaret ved rettslig forklaring og forklarte: Den fremlagte beretning som var i samsvar med vitnets forklaring ble lest opp for ham og vedtatt som hans rettslige forklaring. Han bemerket at skaden 15. april ikke var større enn at man fant det forvarlig å fortsette fangsten tirsdag formiddag.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og fratrådte.

Sto fram 3. vitne: John Rudi, 28 år, fangstmann, bopel Ålesund, uten interesse i skipet, men har 1 lott av 28% av fangsten. Ble gjort kjent med ansvaret ved rettslig forklaring og forklarte. Beretningen av 23. ds. som er i samsvar med vitnets forklaring ble lest opp for ham og vedtatt som hans rettslige forklaring.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og fratrådte.

Rettsvitnet hadde intet å bemerke.

Retten hevet.

H. Langeland

kst.

L. Strømme

Til statskassa betalt:

For behandling kr. 10,-

Skrivning av 3 ark

a kr. 2,- " 6.-

avgjort ved stempel-
merker.

Overensstemmende med rette-
boks og det fremlagte be-
kræftelse

H. Langland

Kr. 16.-



ERSTATNINGSBEREGNING

for

d/FRITHJOF".

Bygget av tre år 1906.

109 br. reg. tonn.

Havari: 17. april 1946. Forlist i Vesterisen.

Utstyr, mannskapstøy og fangst:

Av sjøforklaringen hitsettes framlagte rapport:

Mandag den 15. april 1946 lå s/s "Frithjof" på fangst i Vesterisen på 1 regnet 69 gr., 20 m.m.br. og 14 gr. v.l. Har gått rundt om her og fangstet vinden s.o. bris med tåke og stor sjø. Badel baugklaver er slått løs så det lekter endel. Kl. 19 la vi stilt for forsøke å tette på lekasje og i proppet endel boltehull.

Tirsdag den 16. april kl. 6 klarnet det opp og det viste seg at isen var tett på v. og s.v. Været hadde no forandret seg til stiv nordlig kuling og fremdeles stor dønning av o.so. Vi begynte no å gå utover på s. og s.o. å komme inn i mer fordelt is. Under bailing utover ble den skade vi tidligere hadde fått på stavet ytterligere forverret, og skuten ble så lekk at vi ikke fant det forvarlig å fortsette alene hvorfor vi tilkalte m/s "Polhavet" for å assistere oss ut av isen. Vi fant skaden nu så stor at vi ikke kunne fortsette fangstingen, men ville forsøke å gå hjem. Gjennom radio i vi forbiadelse med m/s "Polhavet", som var klar for hjemtur. Denne lovet assistere oss hjemover hvis lekasje ikke ble verre enn vi fant det forvarlig.

Kl. 24 var vi kommet i åpent vata, men viste det seg no at under forsen av isen utover, hadde lekasje forverret seg så vi ikke kunne greie å holde skuta lens. Vi bestemte oss no for å forlate "Frithjof". M/s "Polhavet" i no kommet tilstede, og da været var så dårlig at vi ikke fant det forvarlig å gå i båtene, ble vi enige med "Polhavet" om å gå lenger innover for om mulig å få anulere vata så vi kunne komme ombord i "Polhavet". Kl. 6.30 d. 17. april var vi kommet i le av en iestrimmel, og Polhavet tok, etterat i ha feidret godt opp, risikoen med å borde Frithjof. Utte å ha tatt ombord fra Frithjof 2 fangstbåter og redningsmateriell samt endel proviant, for å samtlige mannskaper, 16 mann ialt Frithjof, hvoretter Polhavet kastet lo. Kl. 10 saak Frithjof. "Polhavet" satte straks kurs for Norge og ankom til Moslesund 1.ste påskedag kl. 1.

Frithjof hadde en saaket fangst av ialt 1.000 tyr.

Moslesund, den 23. april 1946

Oskar Sandvik
fører av s/s "Frithjof".

Etter foreliggende oppgaver ligger forsikringsverdien for utstyr og mannskapstøy over forsikringsbeløpene.

Forliserstatning desideres til utbetaling som følger:

FAST UTSTYR:

Forsikringsbeløp (75% av kr. 20.000,-).....	kr. 15.000,00
For bjergede 2 fangstbåter fratrekkes ifl.	
polisebetingelsene 50% av kr. 675,-.....	337,50
	kr. 14.662,50
10% avdrag, da skipet over 30 år.....	1.466,25
Transport.....	kr. 13.196,25

D/"FRITHJOF"

Transport.....kr. 13.196,25

FORBRUKSGUTSTYR:

I behold ved forliset ifl. oppgave.....kr. 6.960,00
 + 25% uforsikret....." 1.740,00
 " 5.220,00
 + 10% avdrag, p.g. av alder....." 522,00 " 4.698,00

MANNSKAPETS TØY OG EFFEKTER:

Forsikringsbeløp (75% av kr. 8.000,-).....kr. 6.000,00
 + 10% avdrag p.g. av alder....." 600,00 " 5.400,00

FANGST:

1086 dyr a kr. 35/-.....kr. 38.010,00
 + 25% uforsikret....." 9.502,50 kr. 28.507,50
 + 10% avdrag p.g. av alder....." 2.850,75 " 25.656,75

TOTALERSTATNING: kr. 48.951,00

Aalesund, den 28. august 1946.

REGISTRERINGSKOMITEEN, ISHAVET

"LAVHET" - "LAVHET" - "LAVHET"

Dr. W. W. Christensen

MANNSKAPS-LISTE
 for
 s/s «Frithjof» s Vesteris-tur 1946:

1. maskinist	Hjalmar Tøssebro,	Borgund	12/02-1904
2. assistent	Kåre Haugen,	Lauvstad	26/11-1926
3. stuert	Albin Eriksen,	Valderøy	08/12-1918
4. 1 skytter	Erling Lervik,	Herøy	17/07-1904
5. 2 skytter	Petter Jarnes,	Herøy	18/08-1909
6. fangstmann	Hans Vartdal,	Vartdal	23/07-1927
7. fangstmann	Ragnvald Færø,	Herøyholmen	17/12-1923
8. fangstmann	Magne Øye,	Norangdal	18/04-1923
9. fangstmann	Olaf Blom,	Herdla	02/02-1921
10. fangstmann	Julius Hoff,	Borgund	29/10-1923
11. fangstmann	Andreas Martinussen,	Aalesund	06/09-1917
12. fangstmann	Hans Ødegård,	Vartdal	10/07-1928
13. fangstmann	Lars Hofseth,	Vatne	02/11-1913
14. fangstmann	Rolf Svinø,	Rødseth	12/10-1915
15. fangstmann	John Rudi,	Aalesund	28/05-1919
16. skipper	Oskar Sandvik,	Herøy	28/08-1903

Vernebygget kring Aarvak er snart oppkome. Det har i heile sommar vore full bygge aktivitet, og vi vonar bygget skal stå ferdig til 1. november. Bygget har ein solid stål konstruksjon, og blir kledt utvendig med sinkplater og glas. Styret for Ishavsmuseet valgte sinkplater til kledning for å ha minst mogleg vedlikehald på bygget. Vi vonar at bygget med si spanande utforming i tillegg til å fungere som eit vernebygg også skal bli eit signalbygg på Sunnmørskysten. Eit minnesmerke over ei tid som var. Det moderne «båthuset» har ein prislapp på 8,7 mill kroner og nærmar seg no ei fullfinansiering.



Det fantastiske sommarvèret har også gitt moglegheita til mykje vedlikehalds og malingsarbeid på skuta. Alt over dekk har blitt grundig reingjort for rust og prima og mala. Også sjølve museet har fått eit malingsstrøk heilt rundt.

Det fine sommarvèret har nok lagt ein liten dempar på turistbesøket som har vore litt mindre enn fjoråret. Men ein god vår sesong med mykje bussgrupper og konferansar veg opp og totalen blir omlag den samme som 2007 sesongen som var ein av dei beste museet har hatt.

Arbeidet med arkiv og kontor rom i 4. etg er også ferdig og kan takast i bruk til vinteren. Det var venneforeininga som gjorde dette mogleg med ei økonomisk støtte på kr. 35.000,-

Venneforeinga melder om god oppslutning kring Isflaket, og fleire nye har meldt seg inn i foreinga for å kunne motta bladet. Desverre er dei framleis ein del som ikkje har betalt kontingenten for 2008. Desse vil motta innbetalingsblankett i denne utgåva av Isflaket.

Selfangstskuta «Polarstar» blir verande på Sunnmøre.

I pressa laurdag 27. september kunne vi lese at «Polarstar» er berga frå å bli solgt vekk frå distriktet. Ei gruppe lokale bedrifter har gått inn med kapital for å kjøpe skuta. Tanken er at det skal opprettast ei stifting/venneforeining som skal take seg av den unike skuta. Akkurat kva «Polarstar» no skal brukast til er for tidleg og sei noko om, men ein ser føre seg ei levande skute som kan brukast til både fjordcruise, skuleskip og formidlingsbåt. Styreleiar i Ishavsmuseet, Willy Nasset, er svært letta over at «Polarstar» er berga. Det vil utvilsamt vere ein berikelse for det polare miljøet på Vestlandet seier han. «Polarstar» er jo ein av dei store kulturskattane vi har att. Det ville jo vere fullstendig galskap om denne kulturskatten skulle blitt strippa og søkkt, avsluttar Nasset.

«Polarstar» vart bygd i Glasgow i 1948 og var den første spesialbygde selfangstskuta i stål.



*«Polarstar» med turistar på Svalbard.
Foto: Heltne.*

«Vestis» forliser

Av Helge Ødegård

Tida går fort, og det er mange mange år sidan «Vestis» forliste i Vesterisen. Datoen for forliset trur eg var søndag 23. mars, året var 1952. På den tida var eg maskinist på «Sjannøy». «Vestis» og «Sjannøy» var på ein måte kameratskuter. Det var gjerne slik den tid at eit par skuter heldt lag. Eit slikt lag var ofte praktisk og skipperane kunne samrå om saker og ting. Det var dette med å finne fangst. Vesterisen er stor og fangsten kunne ligge både i sør og i nord. Men dei eldre skipperane hadde sine tegn, dei såg på isforhold og bygde på erfaring. Når ein fekk snakke med ein kolega so vart ofte uklare forhold omsnakka og ofte oppklart. Dette med kameratskuter gav også trygghet. Skulle det hende noko var der ei skute ikkje langt unna og akkurat det har vel berga mange menneskeliv vil eg tru.

Tilbake til 1952. Alle skutene var på leiting etter fangst, og dei fleste Sunnmørsskutene var samla i ein flokk. Vi høyrde «Veslekari» hadde funne klappmus litt lenger vest, men det var før lovleg fangstdato. I Vesterisen var det lovleg og fangste etter ein bestemt dato som eg trur var 23. mars. Vi var mange skuter som var på leiting. Så tidleg på året blir det mørkt om natta i Vesterisen, så om natta var det vanleg og legge stilt.

Ein slik kveld vi la stilt var dei fleste Sunnmørsskutene samla. På skutene gjekk vi to vakter. 2. skyttar hadde vakt frå kl. 00.00 til kl. 06.00 då 1. skyttar gjekk på til kl. 12.00. 2. skyttar gjekk så til kl. 18.00 og 1. skyttar til kl. 24.00. Maskinfolka hadde same vaktordning, maskinisten hadde same vakt som 1. skyttar. Maskinassistenten hadde vakt saman med 2. skyttar. Vakta frå kl. 00.00 til kl. 06.00 var ofte ei stille og fin vakt. Hadde vi hatt fangsting på dagen, skulle skinna spylast og stellast, men elles var det lite og gjere på nattevakta. Men vi som låg akterut kjente ofte ein eim av matlukt frå byssa. Dei som var på nattevakt hadde ofte eit godt nattemåltid.

Ja, skutene la stilt og kl. 24 var det vaktskifte. Dei fleste skipperane hadde stått i tønna heile dagen og skulle stå der også neste dag, så dei kraup tidleg til køys. Men «Store-Kvien» på «Kvitungen» hadde trøbbel med radioen så han var vaken. Kvien merka at isen forandra seg og begynte og sette saman, så «Kvitungen» gjekk lenger ut. Då Kvien fekk radioen i orden begynte han og kalle på dei andre skutene for å fortelle om den nye situasjonen. Skutene begynte og gå til ein sikrare plass, men det hadde nok teke litt tid før Kvien hadde fått i stand radioen.

Då han kom med ein advarsel var alt isen tung og teit. Personleg søv eg godt, men den natta vakna eg av tung bauging. Eg såg på klokka og undra meg på at 2. skyttaren brukte skuta så hardt midt på natta, men eg sovna til igjen og sov til eg vart purra 05.30. Vi låg enno stille, det var for mørkt til å leite etter fangst. Då vi kom til messa fikk vi vite grunnen til den harde bauginga. Det hadde nok vore litt meir dramatisk enn eg var klar over. Skipperen, Jon Hamar, vart purra og for opp i riggen litt lettkledd.

Så det var han som hadde brukt skuta så hardt på natta. Hamar fortalde seinare at han fekk ein isfot så han måtte ta ein sjanse. Det hadde knapt gått med ei anna skute, men «Sjannøy» vere propellen så godt.

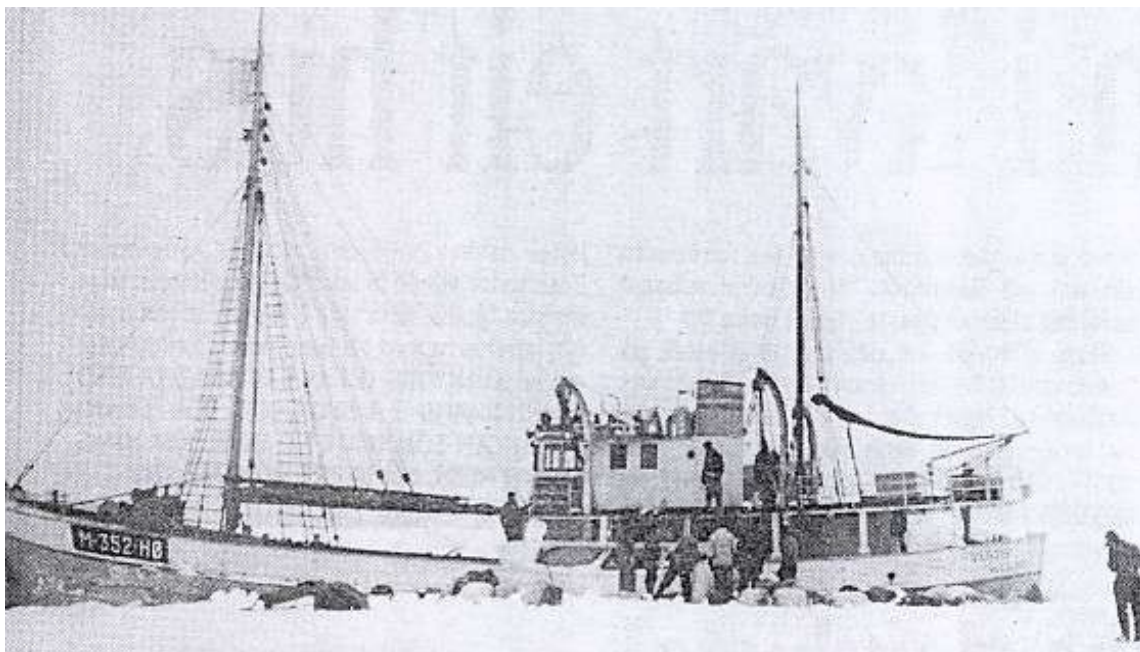
Då vi låg der kalla «Vestis» på oss og bad oss ta det med ro ei stund, dei hadde blitt faste der inne. «Vestis» fekk is på roret og sleit rorledninga. Det tok litt tid å få denne reparert, og i mellomtida vart skuta fast.

Skipperen på «Vestis» trudde det skulle gå og få skuta laus og ut av knipa. Ja, vi tok det med ro og venta på «Vestis». Då vi hadde frukost kom 1. skyttaren med gladmelding. -No kjem ho, sa han. Det tok litt tid før skuta kom, men det var ikkje «Vestis» det var «Grande». Den

skuta var også litt hardt ute, dei hadde fått ein del skade, men kom seg ut. «Vestis» låg fortsatt fast, isforholda vart verre og skipperen på «Sjannøy» begynte og bli litt uroleg. Eg trur dei snart må forlate skuta skal vi berge mannskapet, sa han. Det var ikkje lett for Hamar og foreslå dette til skipperen på «Vestis», men ha sa korleis det var der vi låg. Isen la fort på, og der var svær isbakse utanfor.

Avstanden til «Vestis» berre auka. Skipperen på «Vestis» måtte berre gi opp vona om å få skuta ut. Den hadde fått mykje skade. Maskinisten fortalde at då han skulle i lugaren og hente diverse utstyr var skutesida komen så langt inn at det var snaut han fekk opp lugardøra. I maskinromet var bunkerstankane komne nesten inn til motoren.

Klokkeslett for kva tid dei forlet skuta hugsar eg ikkje, men det måtte vere rundt middagstider. Dei hadde langt å gå før dei nådde iskanten. På «Sjannøy» låra vi ein fangstbåt som vi låg med ved iskanten og plukka opp mannskapet etter kvart som dei kom seg fram. Det var dei unge og spreke som kom først. Det var også forskjel på kor mykje personleg utstyr dei bar på. Nokre hadde lite, andre meir. Litt låg vel igjen på isen etter som folk vart slitne. Så vidt eg hugsar var skipperen, Lervik, den siste vi tok ombord. For Lervik var dette eit hardt slag. Det var han og maskinisten som åtte skuta så her var det store personlege tap. «Vestis» var ei fin skute Dei hadde hatt mange gode turar og kosta på skuta etter som dei makta. Dei hadde skifta motor og gjort andre forbedringar på skuta. Då Lervik sette seg på luka, heilt utsliten etter marsjen over isen, såg vi tårer i auga på han. Eg forstår godt korleis han hadde det i den stunda.



Mannskapet i ferd med å forlate «Vestis».

Ja, no var vi to mannskap ombord i «Sjannøy». Dette med dobbelt mannskap er litt problem. Men på selfangstskutene er der kutyme for slikt. Det forliste mannskapet tok i bruk køyane til dei som hadde frivakt. Fangstmennene tok frivakta sine køyer forut og dei andre akterut. Vi skøya med at no slapp vi i allefall og legge oss i ei kald køy. Stueren fekk litt hjelp i byssa sidan det vart mykje arbeid og koke til dobbelt mannskap, men det meste gjekk greit. Då vi låg og venta på folket til «Vestis», var Hamar ofte i riggen, isen la fort på kanten. Der var også mykje is utanfor den råka vi låg i. Det var stor tung is og dønning. Mesteparten av mannskapet på «Sjannøy» stod på halvdekk og følgde med det mannskapet som kom over isen. Eg var der ilag med dei andre. Hamar kom og stod er ei stund. Han gjorde eit lite teikn,

ville snakke med meg. Vi gjekk over til den andre sida av kaisinga. Hamar sa; Isen set fort i hop, eg skal få skuta ut, men det er ikkje sikkert ho blir heil. Når eg slår full fart vil eg ha alt ka maskinen toler. Då forstod eg litt meir av alvoret.

Straks vi hadde fått alle ombord slo Hamar full fart, men han slapp og bruke skuta hardt. Hamar hadde funne seg ei smal råk og vi kom uskadde ut av isen. Då vi var på veg ut kalla «Furenak» på oss, dei hadde naturlegvis følgt med på radioen og var glad alt gjekk godt.

Aksnes, skipperen på «Furenak», fortalde at der dei låg var det godt avhold og trygt og ligge. Vi tok peiling på «Furenak» og stemde dit. Då vi kom fram fekk vi sjå nokre få skuter i fangst. Dei hadde funne eit lite selkast. Aksnes meinte vel at vi skulle ha litt premie for berginga av mannskapet på «vestis». Det var derfor han kalla på oss. Eg trur vi fanga kring 500 kvitungar i det kastet.

Mannskapet på «Vestis» vart ombord med oss nokre dagar, men på ein måte so hadde dei flaks. «Veslekari» hadde fått skader så dei måtte avbryte fangsten og gå heim. Vi leverte det forliste mannskapet til «Veslekari» og dei gjekk til Ålesund. Vil tru der vart same fordelinga på kjøyplass der.

1952 var det store katastrofeåret i Vesterisen. Mannskapet på «Vestis» var heldige, dei kom frå det med livet i behald. Seinare forliste det 5 skuter det året. Mannskapet på dei skutene fekk alle ei våt grav, men det er ei anna historie.

Arnljot Brandal

Til minne

Arnljot Brandal frå Brandal døydd 26. august 2008 og vart gravlagt frå Hareid kyrkje 5. september 2008.

Arnljot Brandal vart fødd i 1926 og var nummer fire av fem brør. Alle gutane fekk tilknytning til sjøfart og ishavsdrift, fire av dei vart ishavsskipperar. Foreldra var ishavsskipper Johan P. Brandal ('Runne-Johan') og kona Karen, f. Marø. Karen var syster til ishavsskipperane Kristoffer og Mikal Marø. Dei fem brørne fekk ishavsliv og ishavshistorie inn med tyngde frå både mors- og farssida.



Andre verdskrig kom til å setje sitt stempel på familien, som var nær ved å bli råka allereie 9. april 1940. Bernt, bror til Arnljot, gjorde militærtjeneste om bord i panserskipet *Norge*. Ein tilfeldig permisjon gjorde at Bernt gjekk klar då *Norge* vart torpedert under slaget på Narvik hamn på den lagnadstunge dato. Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser fekk løyve frå okkupasjonsmakta til å sende ishavsskuta *Veslekari* på avløysings- og forsyningsekspedisjon til dei norske stasjonane på Nordaust-Grønland sommaren 1940. Turen kom i stand etter eit finurleg spel overfor maktthavarane av blant andre ekspedisjonsleiar John Giæver. Skipper på *Veslekari* var Johan P. Brandal, og han hadde med seg sonen Jens Karsten i mannskapet. På Nordaust-Grønland vart *Veslekari* oppbrakt av eit alliert marinefartøy og ført til Island. Der vart *Veslekari* stasjonert og brukt både i forsyning av garnisonen på Jan Mayen og som bergingsfartøy i Reykjavik. Jens Karsten Brandal gjekk om bord i D/S *Borgund* og kom vekk

med den båten på ein fraktetur med fisk mellom Island og Skottland. Johan P. Brandal vart sjuk og døydde på sjukehus i Reykjavik, der han også vart gravlagt. Familien vart hardt råka av lagnaden. Både far og son har fått plass i bokverket *Våre falne*.

Arnljot var akkurat litt for ung til å bli dregen med i krigshendingar og tragedie. Sommaren 1940 såg han som trettenåring far sin for siste gong. Arnljot begynte si karriere som sjømann og fiskar på sildefiske med snurparen *Astrid* under krigen. Deretter var han om bord i både *Aarvak* og *Hvalrossen*. Siste krigsvinteren var han om bord i *Fangstmand* og heldt fram der nokre år også etter krigen, til han gjekk styrmannsskule i Kristiansund. Den nye stålskuta *Polaris* vart levert frå Liaaen i Ålesund i 1951, og der gjekk Arnljot om bord som styrmann og førsteskyttar. *Polaris* var årleg på selfangst ved Newfoundland. Elles gjekk skuta i frysefart og i fart på Aust-Grønland for danske styresmakter. Arnljot var med på det meste som styrmann, men han vikarierte også som skipper i fraktfart og på kveitefiske ved Vest-Grønland. Han stod om bord i *Polaris* i fjorten år.

I 1955 gifte Arnljot seg med Olea Småge frå Aukra. Dei fekk tre born, ei dotter og to søner. Eldste sonen fekk namnet Jens Karsten, etter onkelen som kom vekk under krigen. Arnljot og Olea bygde hus på heimejorda i Brandal.

Seinare gjorde Arnljot teneste som skipper på Aarseth-skuta *Sæl* og på frakteskuta *Stavodd* i O. H. Melings reiarlag. Han var også med *Polarhav*, som førsteskyttar på fangst ved Newfoundland og som styrmann på seismikkskyting. Då han gjekk i land, tok han kranførarkurs og arbeidde som kranfører ved Ulstein mek. verkstad.

Eg vart kjend med Arnljot i 1991. Han hadde då vore enkemann i fleire år. Han budde lagleg til ved Ishavsmuseet i det gamle Landmark-huset i Brandal. Han hadde mykje av ishavshistoria både i familien og i sitt eige hovud. Arnljot var den næraste til å hjelpe Henrik Landmark som omvisar ved Ishavsmuseet. Han var ein høgt verdsett omvisar også i det nye Ishavsmuseet så lenge helsa hans tillet det. Han hadde fagkunnskap, rikeleg røynsle og stor forteljarglede - med lune kommentarar til alle kategoriar besøkande. Historieinteressa hans gjekk tilbake til lenge før nokon i Brandal hadde begynt med selfangst. For meg vart det mange lange kveldar i godstolen hos Arnljot, med forteljingar så omfattande og detaljerte at det somme tider var vanskeleg for ein utanbygds tilhøyrar å henge med i svingane.

Sjølv då helsa svikta den siste tida, gjentok han stadig håpet om å friskne til igjen, slik at han på nytt kunne kome seg inn på museet og halde fram som omvisar. Men slik skulle det dessverre ikkje gå.

Då *Polaris* – den seinare *Aurora* og *Polarboy* - skulle hoggast i Danmark for nokre år sidan, sette ei gruppe utflytte og heimeverande brandalingar seg i sving for å få mastetoppen med den karakteristiske utkikstønna til Ishavsmuseet i Brandal. Nå står mastetoppen med tønna på museumsområdet og minner om ishavsfararane sin innsats. Tønna kan også vere eit minne om Arnljot, som tilbrakte eit ukjent timetal nettopp i den tønna under fangst ved Newfoundland og som brukte mykje av pensjonisttida si til beste for Ishavsmuseet.

Vi lyser fred over Arnljot Brandal sitt minne.

Magnus Sefland

B

**PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7**



THE MOST THRILLING ADVENTURES IN POLAR HISTORY!

Fram is the strongest wooden ship ever built and was the safe haven in the Arctic and Antarctic ice for the most famous polar explorers of all times. Fram is kept in its original condition in the Fram Museum in Oslo. Come aboard to experience their breathtaking stories and see how these men managed to survive during their legendary journeys to the coldest and most dangerous places on Earth, the North and the South Pole!



**FRAM MUSEUM
OSLO, NORWAY**

Large exhibit on the exploration of the Northwest Passage
Open every day // Exclusive merchandise in the museum shop
Special evening events for groups // 2 films showed continuously



www.fram.museum.no