

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 1–2016 18. årgang kr. 80,-



Leiar:

Ein ny by i Kongsfjorden

I byrjinga av august 1916 gjekk Peter S. Brandal rundt i Kings Bay og funderte på ei stor sak. Han var komen dit opp med to av dei største skutene han hadde, «Polaris» og «Signalhorn».

Det var midt under første verdskrig og Peter S. hadde siste åra gjort det godt i forretninga si. Prisane på selprodukta var gode, og han hadde i alle år satsa friskt å tenkt nytt og langsiktig. Dette hadde han lukkast med. Han hadde starta oppbygging av eit stort landanlegg, og hadde alt i 1912 gått i brodden for å få bygd eit av dei første elektrisitetsverka i landsdistriktet.

Under første verdskrig, spesielt i 1916, var det vanskeleg å skaffe seg nok kol som alle fartya hans hadde trong for.

Det gjorde det ikkje enklare at reiarlaget var blitt svartelisa av britiske myndigheiter, på lik linje med mange firma i nærområdet, på grunn av handelsforbindelsar med Tyskland under krigen. (Handelsavtalar inngått i fredstid) Lagra av britisk kol skrumpa raskt inn.

Peter var ein sunn optimist og han hadde ein eineståande evne til å leie og sette i gang arbeid, og også få folk til å gjere sitt beste. Han hadde stor tillit blant investorane, som ofte var forretningsfolk frå hovudstaden.

No hadde han fått tilbod om eit nytt forretningseventyr.

Tilbake i Kings Bay går Peter S. og kika på moglegheitene av å starte si eiga kolgruve.

Han hadde fått tilbod frå Høyesteretts advokat Trygve Klausen som handla på vegne av Ålesund by, som igjen hadde fått tilbod frå Green Harbour Coal Co. om å kjøpe rettighetene til kolfeltet i Kings Bay.

Peter S. hadde vore innom Kongsfjorden tidligare og sett at kolet låg heilt opp i dagen.

Det var lovause tilstandar på Svalbard denne tida. Folk okkuperte land «i hytt å pine». Green Harbour Coal Co. okkuperte land i Kings Bay i juli 1909. Dei fornøya okkupasjonen fleire gongar, men kom aldri i gang med noko skikkeleg gruvedrift.

Så, den 14. august 1916, har Peter S. Brandal bestemt seg. Han fornøya okkupasjonen av Kings Bay og bestemmer seg for å satse 250.000,- kroner på rettighetene til kolfeltet.

I seks veker var han der og planla byen sin, Brandal City.

Med skutene sine «Signalhorn» og «Polaris» hadde han med eit arbeidslag på 60 mann.

Før dei returnerte frå Brandal City hadde dei til saman spadd ut 300 tonn kol som dei to skutene frakta heim til Brandal.

Dei kom attende i byrjinga av september. Rettighetene til kolfeltet vart overført til Brandal den 23. september 1916.

Seinare vart desse rettighetene overført til eit interesseselskap med Peter S. Brandal, Trygve Klausen, Michael Knutsen og Trygve Jervell som den 14. desember 1916 danna aksjeselskapet Kings Bay Kul Co. A/S.

Så kan ein spekulere i kva det var som vog mest til at Peter S. Brandal satsa så stort på ei kolgruve nesten oppe ved Nordpolen.

Sitt eige store behov for kol vog nok stort, men som den forretningsmann han var så såg han nok heller moglegheita av ei ny stor forretning. Store delar av verda trengte kol, og der sto han med kol rundt seg på alle kantar.

Dagen før Peter S. fornøya okkupasjonen i Kings Bay brenn det meste av anlegget hans heime på Brandal, og store verdjar går tapt.

Det måtte vere ei tung beskjed å mota i Kings Bay der han no bestemte seg for å starte kolgruve og anleggje ein ny by.

Få dagar etter at ekspedisjonen kom attende til Brandal kjøpte Peter S. Brandal ein stor kollast som var på veg forbi Sunnmørskysten, frå Amerika til Haugesund.

Ja, han kjøpte jamvel også den svære båten som lasten var om bord i. Det seie kanskje noko om kor stor mangelen på kol var.

3. september 2016, 100 år etter at Brandal kom attende frå den første kol-ekspedisjonen, vert det ved Ishavsmuseet avduka ei statue av pioneren og forretningsmannen Peter S. Brandal. Dette vil vere Ishavsmuseet si markering av 100 års jubileet.

Gode lesar, du har i hende Isflaket nr. 1 -2016. Eit år der Ny-Ålesund, Brandal City og Peter S. Brandal vil ha mykje fokus både ved Ishavsmuseet og i Isflaket.

I denne utgåva av Isflaket får vi vere med Ragnar Thorseth med «Santho» til Jan Mayen og Grønland i 1977.

Thorseth har forfatta ein fyldig reportasje som vil fortsette i fleire utgåver av Isflaket. Du kan også sjå meit om denne ekspedisjonen i utstillinga Ragnar Thorseth -Levd Liv ved Ishavsmuseet.

Per Kyrre Reymert har vore ved Ishavsmuseet og halde foredrag om Brandal City. Fyldig referat frå foredraget vil du finne i dette bladet. Jens Peder Brandal har intervjuar Arne Moldskerd som har 20 turar på ishavet.

I spalta Frå arkivet har vi med eit intervju som Peter Karlsen gjorde med Ole S. Brandal i 1943. Vi får også ei oppdatering om framdrifta i restaureringsarbeidet med «Polarstar» og om dramatikken som fann stad om bord den 9. februar.

Johannes Alme har hatt samtale med Arve Jensen og skildrar korleis han opplevde ein ishavstur med «Aarvak» i 1961. Bjarne Harald Brobakk skriv om Rossøya og ein tur dit i 1998. Eg vonar du vil finne noko av interesse også i denne utgåva av Isflaket.

Med polare helsingar frå Brandal 16. februar 2016

Webjørn Landmark
Redaktør.

Telegrammet

Frå Island kom det ein gong mot slutten av 1930-talet fylgjande telegram til Brandal:



«Gjør klart –
Stivt og hardt –
Kommer snart –
Din»

Innhald

Aldri meir ut på en fredag	side 4
Johan Vartdal fortel	side 15
Moldskred blar i minneboka	side 17
Rossøya	side 31
Frå arkivet Ole S. Brandal	side 33
Polarkveld om Brandal City	side 40
Rapport frå Polarstar	side 49
Eit 100 års minne	side 53
Nytt frå Ishavsmuseet	side 55
Med Aarvak i 1961	side 57

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28,
6062 Brandal

Tlf. resepsjon 700 92 004 Tlf. kontor
700 92 900, mob 95 11 76 44

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Polarhav». Foto: Johan Petter Holtet

ISSN 1891-9480

Aldri mer ut på en fredag

Av Ragnar Thorseth (tekst og foto)

Aldri mer – aldri!

-Vet hvilken dag det er? Tør du gå ut på en fredag? Skipper Bernt Marø – gammel fangstmann og ishavsveteran – spurte meg da jeg et par timer før avgang i Ålesund stakk innom møtstedet for fiskere og fangstfolk og bevilget meg en siste halvliter i land.

-Selvsagt, svarte jeg, og blåste kjekt ølskummet ut av barten. 20 timer senere – midt ute i stamping og skvett på Langgrunnsbanken svor jeg at: Aldri mer på en fredag!

Vi hadde hatt to hektiske klargjøringsdager i Ålesund. Det var mye småplukk som hadde tatt mye mer tid enn beregnet. Nå skulle vi av sted, men først til ishavsbygdene Brandal og Hareid som i tre generasjoner har vært senteret for ishavsdriften på Sunnmøre.

Det var også her det begynte med pionér-ekspedisjoner til Vesterisen og Nordøst-Grønland.



«Santho» på Hareid før avgang. Her på sida med «Polaris». Bak ser vi «Polarstar» og «Brandal»

Klart at vi måtte innom og hilse med flagget før vi dro.

På Hareid fikk vi forresten om bord det aller siste utstyret sent på kveld. Skipperen hadde glemt tannbørste og passer. Hjelpsomme hareidsdøler ordnet begge deler -tannbørste fra nærmeste kolonial-forretning og passer fra skolevesken til en av den oppvoksende slekt.

Matkunstner og tusenkunstner

Som mannskap var vi etter hvert begynt å bli bra kjent med hver andre. Johan Hunskaar og Jørgen Holvik, begge fra Måløy, var gode venner fra 10 år tilbake.

Vi hadde både fisket og festet i lag. De kjente «Santho» nesten like godt som jeg, og hadde i løpet av våren utført en god del av de forandringene som ble gjort foran turen.

Jørgen, som er pensjonatvert, hadde dessuten hatt en god hånd med provianteringen, og som matkunstner ble han kanskje turens viktigste mann når en tar trivselen i betraktning. John kan de fleste håndverk fra blikkenslagerfaget som han praktiserte i mange år, til maskinreparatør, snekker, og formann på hermetikkfabrikk.

Han var dessuten turens muntrasjonsråd med slående kommentarer til godt og galt. Fjerdemann på laget var Størk Halsensen fra Molde, journalist og litt av hvert annet, og med

hovedoppgave og lage film fra turen.

Mann i minus

Det holdt forresten på å bli hjemmesitting for Jørgen. Under arbeid på båten fikk han en skade og måtte i første omgang trekke seg. Det var en uke før vi skulle starte, og vi måtte ha en ny fjerde mann. Mange hadde spurt om å få bli med, men på så

kort varsel viste det seg umulig å finne noen som kunne.



Før avgang ble «Santho» forsterket med ishud og det ble montert isfinner foran propellen.

Til plutselig en gammel kjenning meldte seg, og mannsapslisten igjen var fulltallig. Han kom, kikket på båten, hilste på reisefølget og dro hjem for å pakke sekken og møte om bord neste dag. Men i stedet for å komme, ringte han for å spørre om jeg hadde sovet om natten.

-Ja, svarte jeg som sant var, og hadde ikke noe større ønske enn et par timer ekstra søvn etter travle dager og lange kvelder med planlegging og arbeid.

-Det har ikke jeg. Svarte han og var rett på sak – ærlig. Jeg har ligget og nistirret i taket i hele natt, og tror jeg må be om å trekke meg.

Dette var dagen før vi skulle reise, og siste mulighet for å skaffe en fjerde mann. Jeg regnet med å måtte «shanghaie» en kar. Men i 11. time fikk Jørgen grønt lys fra legen, og vi var igjen fulltallige, og ved godt mot da vi kurset ut Breisundet.

Ingen tenkte på den gamle overtroen hos ishavsfolk, at en aldri skal begynne en tur på en fredag. Heller ikke bekymret vi oss over at i Ålesund hadde vi hatt om bord kvinnfolk og paraplyer – og det verste – at John hadde fleipet om både hovdyr og svin. Men en nemesis er der likevel.

Overtro eller-?

Jørgen serverte sitt første måltid i rom sjø da vi rundet bøya ved Fausken og satte kursen mot Jan Mayen. Det var regn og dis, men smul sjø.



«Santho» ved avgang, ishavsbygda Brandal i bakgrunnen.

Og selv om «Santho» etter hvert begynte å hive på seg og stikke nesen dypere i bårekammene, gjorde vi milene korte vestover.

Skipperen var fortsatt i godlune da hivingen ble så hissig at et par av karene begynte å blekne og oftere og oftere måtte måtte ut på dekk å trekke frisk luft. Skam å si: Han kroet seg litt til og med da førstemann måtte ut og mate krabben.

-Han skal leve, krabben, også, trøstet skipperen høyt fra styrestolen. Sistemann spydde først da skipperen tente en stor sigar – det skulle liksom være den siste – og tykk røyk fylte salong og styrehus.



«Santho» med stødig kurs for Jan Mayen.

Da strøk også Jørgen på dør og ofret, og skipperen rådet styrehuset alene. Han lot

autopiloten holde kurs, og gjorde seg så smått klar til første kontakt med Ålesund radio.

Men nei. Senderen var livløs, eller rettere, den ga ikke utslag på senderantennen. Noe var galt, og en tur ut viste at kabelen fra piskantennen i bakmasten hadde løsnet og lå og slang i kjølevannet.

-Det kunne ha vært verre, tenkte skipperen etter noen rådløse eder! – I smula i morgen kan vi ta masten ned og feste antennen igjen!

Han satte seg på ny makelig til rette i styrestolen og lot automatikken overta. Men hva var galt nå? Båten holdt ikke kurs? Skipperen på ny høyt og lavt – til slutt, i akterenden oppdaget han at festet på rorpumpen hadde løsnet der det var sveist på rorstammen. «Santho» hadde ikke lenger styring.

Skaden bar såpass stor at det bare var ett å gjøre: Å snu til land for reoperasjon. Etter litt plunder med å rigge til nødstyring med blokker og tau frem til styrestolen, var skipperen igjen sesset med tømmer i hånd, men kurs mot sørvest.

Det kunne nå likevel vært verre, tenkte han, ikke riktig så kjekk da det viste seg at litt av hvert annet heller ikke hadde tålt den første slingringen. Det var svart og dødt både her og der. Nei aldri mer ut på en fredag.

Vi kom inn til Ulsteinvik sent lørdag ettermiddag. Der traff vi Thor Meinseth (Høddspilleren) som hurtig sveiste rorpumpefestet på plass. Der etter gikk vi til Hatløya der Asbjørn Hatlø driver et enmannsverksted med snekker og små fiskebåter som spesialer. Der gjorde vi resten sjøklart. Litt over midnatt bar det til havs igjen.

Over blidt Norskehav til Jan Mayen

Overseilingen ble litt av et eventyr. I smul fin sjø med en akterlig bris og all duk oppe – 17 kvadratmeter – logget 32 fot lange og 9 tonn tunge «Santho» nordvestover med vel syv knops fart. Borte var sjøsyke og stress fra travle klargjøringsdager.

Stramme mave- og nakkemusklene løste seg i jevn dunk fra Sabben. Barometeret sto høyt og traust på Meget Smukt, og Jørgen, pensjonat-

verten, disket opp med snadder til frokost, middag og kvelds.

Til kaffen hadde vi sjokoladecake og svissrull; avseilingsgaver fra Hareid. Snakk om velstand og vellåt vestgjennom havet!

Sigaretthunger

Bare skipperen mullet litt: Han hadde tatt initiativet til en «Stump røyken sksjon», da vi kastet siste tampen.

Nå var han kommet på andre tanker og gikk i smug tyvletet etter sneiper i egne og andres lommer. Da det var slutt, begynte han på teen: Nypete og vanlig te i Rizzla papir. Det rev i hals og lunger og holdt på å vekke en slumrende



Den lange og fredelige overseilingen ble nyttet til å studere en stor stabel polarbøker.

sjøsyke – det var første gangen mannskapet truet med mytteri.

Senere ble de vant med stanken, og enda senere var også de enige i at det i grunnen ikke var så lurt å slutte å røyke på en slik tur i det hele tatt. Nå røyker de alle – men teen fikk skipperen være alene om.

Slik gikk det mot nord og vest. Vi skiftet på vaktene, vi spiste, sov, pratet og leste. En fyldig kasse med polarlitteratur var i flittig bruk, og som John sa: Om vi ikke er noe til mannskap, så er vi i alle fall en iherdig studiering!

Kostbar forberedelse

Det koster å dra på langtur i båt til arktiske egner. Båt hadde jeg, men det skortet på utstyret, og det er begrenset hva en kan tjene på reportasje i et lite land som Norge. Den eneste muligheten jeg hadde da, var å gå til firmaer som laget eller solgte det jeg mente å ha bruk for, og lodde stemningen for å støtte ekspedisjonen.

Som så mange ganger før begynte jeg med Sabb Motor i Bergen og som vanlig var det bare velvilje og hjelp å få der. Reserve propell og aksling var ikke noe problem. Der fikk vi også montert styremaskin og to ratt og et assortert utvalg reservedeler til motoren.

Måløy radioforretning var denne gang som tidligere hjelpsomme med å formidle en forespørsel til Simrad om en ny radiosender til «Santho».

Der var det ja med en gang – vi skulle få låne en ny, kraftig SSB-stasjon og nødpeilesender. Radioservice i Ulsteinvik, hjalp å komplettere kommunikasjonsutstyret.

Vi skulle seile minst 5000 nautiske mil, og etter å ha kjørt over Atlanteren med sjarken «Cleng Peerson» som hadde en Robertson autopilot montert, hadde jeg lenge ønsket en slik i «Santho». En telefon til direktør nordeide i Robertson og så var autopiloten klar. Med den hadde vi femte mann, og kanskje den mest pålitelige av oss alle.

Vi skulle seile dårlege kartlagde kyster, og et pålitelig ekkolodd var derfor en forutsetning for å gå trygt. Det ordnet Emil Langva i Ålesund. Vi viste at turen kunne bli farlig, og forlis skal en alltid være forberedt på.

I stedet for å satse på en tradisjonell oppblåsbar dekket flåte, valgte vi to gummibåter med

påhengsmotor som vi også kunne benytte til andre foremål. Skipshandler H. Koppernæs & sønner i Ålesund var til uvuderlig hjelp med dette som med så mye annet av utstyret.



«Santho»

Vi hadde også planlagt lange turer til fjells både på Jan Mayen og Grønland. Vi trengte to sett av kombinert campingutstyr – nødutstyr om vi måtte gå på isen.

Per Igesund & co i Fosnavåg tok saken opp med Gresvik som gjennom sine leverandører hjalp oss med en mengde godt utstyr som telt, soveposer, klær til å hamle opp med polarkulda etc.

Mat skulle vi også ha, og over mange deilige mål gikk takkens tanker til Herøy Canning for fiskemat og sardiner, til Gilde for kjøttmat og Rieber for lettvinne supper og lapskaus.

Stor takk også til Dekka Norge i Bergen som hjalp oss med radar – et trolløye vi kom til å få uvurderlig hjelp av i tåkete og isfylte farvann. Selv om «Santho» var sterk tålte den ikke nyis og gnag.

Skroget måtte beskyttes av noe, og med tidligere gode erfaringer med glassfiber og is, ville jeg legge dette på skroget. Jotun-gruppen skaffet råvarene.

En ishavsskute uten rigg duger ikke, og her fikk jeg god hjelp av en vokenopplæringsklasse og deres lærer Jens Hjorthaug ved Herøy Yrkeskole.

Astor Notø – en av de få unge som kan smykke seg med tittelen seilmaker – sydde seilene til «Santho».

Vulkansk utpost

Få nordmenn har satt fot på Jan Mayen, vulkansk stykke Norge, en Ishavets djeveløy som aldri ble besatt av den tyske «vernemakt». Dagens samfunn består av en håndfull skjeggete, gjestfrie meteorologer og sambandsfolk – og en og annen hvit bamse som ikke kommer tidsnok tilbake til drivisen.

«Jan»s brogete fortid omfatter blomstrende bordellvirksomhet, plyndring og skjørbuk. For mange var øya et «terra nullius», ingenmannsland.

Mørk står en øy av hav

Ensom og kald og bar.

Dette er Norges land

Dette er alt vi har.

Nordahl Grieg innledet med disse linjene sitt dikt «Øya i Ishavet», et dikt han skrev i juli 1942 da han besøkte den Norske garnisonen på Jan Mayen en måneds tid.

I korte, knappe ord forteller diktet litt om et av mange dramatiske kapitler i øyas historie: den andre verdenskrig da Jan Mayen var et stykke fritt Norge.

Men blar en i historiebøkene er det mange sider som forteller om blod, slit, tårer, svette, blåst og kulde, fra første gang den er nevnt i islanske annaler. Den kanskje aller første som visste om øya var den irske munken St. Brendan som levde i det 6. århundre, og som det ble hevdet reiste til Amerika i skinnbåt.

St. Brendan etterlot seg ingen spor på Jan Mayen om han noen gang har vært der. Heller ikke våre forfedre, vikingene, på sine langskipstokt etter nytt land, gjorde det.

Men senere ekspedisjoner og næringsdrift forteller mangt og meget om stor aktivitet og innsats.

Britene først

Det var trolig briter som oppdaget øya i nyere tid, i 1607 eller 1608. Senere kom hollenderne og drev en omfattende hvalfangst.

Det var store mengder grønlandshval utenfor Jan Mayen. Den ble drept med lanser og buksert til land, halt opp og flenset, og rundt

spekk grytene reiste det seg snart en by av telt. Hvaloljen var meget ettertraktet, og ble brukt i såpeproduksjon, som brennstoff til lamper og som smørelje.

Fangsten var lønnsom og ble kraftig intensivert. Hvalbardene ble også utnyttet og brukt til datidens korsetter, «kjolestativer» og senere «fiskebensskjørt».

Det var særlig briter og hollendere som fanget rundt Jan Mayen, men britene fikk ikke fange i fred for de langt flere og overlegne hollandske skutene.

Det kom til harde sammenstøt der britiske skuter ble regelrett plyndret og jaget. I 1618 lå hele 19 hollandske skuter ved Jan Mayen, og flere steder på vestsiden ble det reist spekkgryter, lagerhus, hytter og telt.

Kirke og bordell

En festning, flere fort, kirke og prest, vertshus og bordell hørte selvsagt med. Bordellmamma Maria Musch, som drev sin sikkert gode geskjeft og kjærkomme velferd blant de par tusen hvalfangerne og kokeriarbeiderne, har forresten fått en vik oppkalt etter seg.

Kanskje er det hennes bleke skalle som fortsatt ligger på toppen av en navnløs grav i Maria Musch-bukta?

Det meste av det som er funnet fra denne tiden stammer fra Hvalrossbukta, som er den eneste noenlunde brukbare havna på Jan Mayen.



Navnløs grav i Maria Musch-bukta.

Kritt Piper, et flenseplan og rester av hytter er blant det som er funnet under det løse, vulkanske jordsmonnet.

To store kanoner, kaliber 14 cm, og et stort anker er gravet opp av sanden og pryder i dag gårdsplassen i Olinkinbyen. Kanonene er faktisk inntakte, men blir i dag bare brukt ved festlige anledninger.

Vi på «Santho» ble for øvrig beåret med salutt da vi dro vår vei videre vest.

Skjørbuk og sjørøvere

Første halvdel av 1600-tallet var gode år for hvalfangerne, og på Jan Mayen rådet hollenderne stort sett grunnen alene. Men sovende kom heller ikke de til rikdom.



Frå Jan Mayen. Beerenberg i bakgrunnen.

1632 var et uvanlig isår med pakkis rundt hele øya, og skutene kom ikke inn.

Først i slutten av august hadde drivisgrensen flyttet seg så langt vestover at to baskerskuter kom inn.

De røvet de hollandske kokeristasjonene og solgte sitt rike bytte i Rouen. Dette førte til at en høsten etter etterlot en vaktgarnison, men da skutene vendte tilbake neste år var alle døde. Skjørbuken hadde drept dem.

Hvalfangertiden var hektisk og kort. I 1642 var det slutt. Hvalfangerne hadde gjort sin blodige jobb godt. Grønlandshvalen var praktisk talt utryddet, og de reiste hjem.

Piskende vinder og frådende sjø fikk fritt arbeide med hus og hytter på land. Snart var de



Frå Jan Mayen. Raabynubben.

fleste spor slettet, og øya igjen øde for mennesker.

Bare drivis, polarrev og en og annen isbjørn satte sine spor i fjæra – kanskje gjorde tilfeldige fangstskuter et kort strandhogg.

Den kjente britiske polarmannen William Scoresby besøkte øya i 1817 og 1818, og den første vitenskaplige ekspedisjon først i 1861. Norsk innsats på dette området kom først i 1877, da «Vøringen» med Nordhavsekspedisjonen stoppet der noen dager, laget en kartskisse og gjorde osenografiske undersøkelser.

En og annen norsk fangstskute gjorde nok også korte strandhogg, men stort sett så låg øya i fred. Her var terra nullius – ingenmannsland – øya ga ikke mat til mennesker, og hadde liten interesse.

Dyster i tåke, blid i sol

Kommer en til Jan Mayen en stormdag med tåke og piskende regn, gir den et dystert og tungt inntrykk, og «Ishavets Djeveløya» ligger lett på leppene.

Men er en heldig som vi var og får øya i sikte på nesten 70 nautiske mil i strålende midnattssol og får oppleve den slik nesten uavbrutt en uke til ende, blir bilde straks et helt annet.

Vi hadde inntrykk av at hele årets solkvote ble oppbrukt de dagene vi var der. Sola ga fjellet liv. De taggete tindene i sørvest blinket i blått og sort. Det lave landet midt på øya bølget i

behagelig grønt og rødt, og i nord reiste mektige Beerenberg seg som et Ishavets Fujima.

Jan Mayen ligger på en klukke: Hodet er den praktfulle vulkankjegla Bjørneberget som fyller hele norddelen av øya.

Med sine 2277 meter over havet er den Norges eneste vulkanfjell og et av de høyeste. Tar en med det som er under havflaten – det er 3000 meter til bunnen like utenfor strendene – er fjellet et av verdens største.

Skaftet på «klubben» er den laveste delen på øya – bare ca. 20 meter i Jøssingdalen, mens de steile toppene i sør når 700-800 meter over havet. Øya er 53 km lang og bredden varierer fra 2,5 km til 15,8 km.

Under lever vulkanen

I forhold til moder Norge er Jan Mayen et ungt land – bare ca. 40 millioner år, og skiller seg med sin vulkanske opprinnelse både fra Norge og Svalbard.

En hypotese går ut på at øya har oppstått som et resultat av at Grønland og Skandinavia har glidd fra hverandre. Gjennom tidene har øya både hevet og senket seg i forhold til havnivået og er i øyeblikket svakt stigende.

Vulkanen under Beerenberg er også i live, og helt siden øya ble oppdaget er det registrert vulkansk aktivitet, det siste utbruddet i 1985.

Da vi var der med «Santho» hadde den vært rolig siden 1970 da hele besetningen ble evakuert for noen dager. Mindre jordskjelv forekommer relativt hyppig, og på Eggøya – en halvøy på østsiden av Jan – kan en iaktta varm damp som siver ut av sprekker i fjellet.

Teoretisk kan øya når som helst forsvinne i havet om de slumrende kreftene under Beerenberg for alvor skulle slippe seg løs, men det er rent teoretisk og bekymrer ikke besetningen.

Maskinsjef Jens Jakobsen som sammen med maskinsjef II Knut Trettø var den som hadde flest år på Jan Mayen da vi var der, kan fortelle

at det var langt flere jordskjelv bare for noen år tilbake.

I 1960 da Olinkinbyen var ny, var det et ganske kraftig jordskjelv som virkelig rystet husene, slik at for eksempel tallerknene ramlet ut av sine hyller. To-tre amerikanere som da var stasjonert der, begynte straks å rope på fly og ville hjem, men de roet seg både amerikanerne og jordskjelvet etter en tid.

Fattig flora og fauna

Umiddelbart synes det som om intet liv kan eksistere i det ødslige landskapet, men bruker en øynene, og tar seg tid, finner en store sletter med myk mose og våre vanlige fjellplanter som fjellsyre, knoppsoldre og isranunkel.



Gamlemetten.

At det likevel skal være registrert hele 62 ulike plantearter på Jan Mayen, er vanskelig å oppdage for en ikkefagmann.

Og hvordan er de kommet dit med 450 km til nærmeste land som er Grønland? Mest trolig er det vinden, havstrømmene is eller tømmer som har vært såmann, mener vitenskapen. En har også forsøkt å innføre et par-tre nye plantearter til øya.

Med et såpass begrenset planteliv er også dyrelivet heller beskjedent, og havet og drivisen har satt grenser for innvandring av arktiske dyrearter som lemen, rein, moskus og hare.

Bare reven har funnet veien til Jan Mayen, hvordan nå det har skjedd. Men i strandkanten

har den funnet sin føde gjennom lange tider, og i perioder har det vært en ganske stor bestand som vesentlig har ernært seg på sjøfugl.

Akterutseilte isbjørner

Norske overvintringsekspedisjoner gjorde i noen år svært gode fangster av rev på Jan Mayen.

Det som gjorde Jan Mayen-fangsten særlig lønnsom, var at hele 90 prosent av revebestanden var blårev som på -20 og -30 tallet ble betalt med nærmere 1000 kr. Pr. skinn. I dag er det heller smått med rev å se på Jan Mayen – en mener at sykdom har desimert bestanden kraftig.

Ishavets ukronte konge isbjørnen avlegger også sporadisk visitt. Det skjer i januar og februar når

denne setter fra land, men år om annet hender det at noen blir akterutseilte og disse blir livsfarlige for folk.

Når selen forsvinner med isen kan de ikke lenger finne mat, og etter en tid blir de desperate av sult. Det er forresten utrolig hvor lenge de kan holde liv i seg praktisk talt uten mat. Et slikt skinnmagert beist ble skutt i Ekrolldalen i august 1974 – ca. åtte måneder etter at en regner den kom på land med drivisen.

Den hadde ikke et matnugg i magen, men tomme blikkbokser og rester av et bildekk. Det er for å kunne forsvare seg mot slike at karene på Jan Mayen ikke får dra ut i terrenget ubevæpnet og mindre enn to i følge.

Værvarsling og navigasjon



Den smale sandbanken «Bommen» som skiller Nordlaguna fra havet

drivisen kan ligge helt i fjæresteinene, og klappmyss og grønlandssel noe senere kommer til yngleplassene på isen vest for Jan Mayen for å kaste.

Da er en ikke trygg for at stasjonen kan få bjørnebesøk. De fleste bjørnene som kommer på denne måten forsvinner tilbake på drivisen når

Utnyttingen av Jan Mayen ble lenge overlatt det private initiativ representert ved fangst-ekspedisjoner fra Nordnorge og Sunnmøre.

Men med oppfinnelsen og utbredelsen av trådløs telegrafi, ble det snart slått til lyd for å etablere en observasjonspost på ishavets øya.

Ingeniør Hagbart Ekroll sa seg villig til å overvintre, og i 1921 ble den første meteorologiske stasjonen opprettet i et primitivt krypinn på fem ganger fem meter.

Året etter overtok den norske stat driften, og stasjonen ble utvidet til det tredobbelte.

Her ved Jamesonbukta på østsiden av Jan Mayen ble det så sendt regelmessige observasjoner like til begynnelsen av krigen.

Da sendte de allierte oppsynsskipet «Fridtjof Nansen» nordover for å ødelegge stasjonen slik at den ikke skulle falle i hendene på tyskerne. Men alt i februar 1941 var den samme besetningen igjen på plass på Jan Mayen, der en ny stasjon ble reist i tilknytning til den norske garnisonen i den bortgjemte Stasjonsdalen omtrent midt på øya.

Krigsårene ble lange og harde, og selv om ingen døde under kamp med tyske fly som stadig kom på ublid visitt, mistet en av karene livet da han gikk gjennom isen i Nordlaguna. I 1950 omkom stasjonssjef Liberg da han skulle ut i snøstorm og gjøre en observasjon mindre enn et stenkast fra stasjonen.

Fra krigens slutt og like til 1962 da Forsvarets Fellessambands stasjon i Olinki var ferdig, holdt værvarslinga til på vestsiden av øya, oppe på brinken nord for Nordlaguna.



Målestasjon.

Arbeid og fritid på Jan Mayen

De 27 som når vi var der med «Santho» hadde sitt levebrød på Jan Mayen kommer dit for å tjene penger. Og penger tjener de. Fritiden kan ikke tilbringes blant kone og barn – og de er

interessert i å ta mye overtid. Skatten var som på Svalbard, ca. 14 prosent i alt.

Værvarslinga har 9 ansatte. Fire er telegrafister som formidler trafikken over Jan Mayen radio og sender ut værvarsel for de nærmeste havområdene.



Hydrogen ballong klar til å gå i være.

Fem mann jobber på «Sonden» der en et par ganger i døgnet sender opp små ballonger med fintfølende instrument som registrerer temperatur, fuktighet, trykk, vindretning og styrke, og som via små radiosendere returnerer disse opplysningene til bakken.

Ballongene som blir fylt med hydrogen når gjerne opp i en høyde av 35.000 fot, og registrerer fortløpende «været» i de ulike høyder. I ca. 35.000 fots høyde sprekker ballongene.

Disse observasjonene samt målinger på bakken av temperatur, nedbør, vind, og lufttrykk blir flere ganger i døgnet sendt videre til Norge, og gir meteorologene der uvurderlig informasjon.

Forsvarets Fellessambands 18 ansatte har forpleiningen av samtlige foruten driften av det avanserte navigasjonssystemet Loran C, Loran

A som nå skal nedlegges og den mye enklere og upresise Consol som for eksempel vi på «Santho» benyttet oss av.

For å benytte sist nevnte type greier en seg med en vanlig radiomottaker med langbølge.

Men selv om folk primært kommer til Jan Mayen for å tene penger, har øya mangt å by på for folk som liker friluftsliv, og det gjør de fleste «Jan-mennesker».

Rundt om i terrenget ligger flere hytter som blir flittig benyttet i weekenden. Ved siden av de mange fritidssystemene som mannskapene driver – teppeknyting, gevær- og pistolskyting og mye annet – er turgåing og uteliv meget populært. Et kjentmannsmerke som fordrer at en må gå til fem ulike steder på Sør Jan Mayen – og som enhver med respekt for seg selv vil ha – er med på å skjerpe denne interessen.

De fem turene strekker seg til sammen over 28 norske mil.

Nordahl Grieghytta må vernes!

Vi besøkte de fleste av disse stedene – ikke til fots, for det hadde vi ikke tid til – men i «unimog» eller firehjulsdrevet Jeep. To av oss besteg også fantastiske Beerenberg sammen med to av karene på Jan Mayen. Mer om det i neste utgave. Og vi endte opp i hytta der vår store skald Nordahl Grieg skrev sin ode til det frie stykke Norge i en kald og mørk tid.

Nesten på toppen av brinken mot Rekvedbukta og med utsikt østover mot Norge ligger den mellom gamle og nesten gjenfylte maskingeværreir som skulle beskytte mot tyske flyangrep.

Flaggstangen ved hytta ligger nede, knekt. Hytta er til nedfalls uten dører og vindu og halvveis fylt av sand.

Men det er håp om at den vil bli vernet for ettertiden. Jan Mayen ville vært fattigere uten Nordahl Grieg hytta. Pionertiden på Jan Mayen er slutt.

I dag er det flybesøk og postdropp minst en gang i måneden. Mannskapet lever godt, tjener gode penger og bare den sovende vulkanen kan endre dette. Jan Mayen er slett ikke Ishavets Djeveløy

Meir i neste utgave av Isflaket.

Plukkfangst:

Hr. registerføreren, Aalesund

Undertegnede direktion i Søndmøre Gjensidige Assuranceforening for Ishavsfartøier anmelder herved, at vi under dette firmanavn agter at drive forsikring i Romsdals amt med forretningskontor i Aalesund.

Vedtægternes datum er af 20. december 1915. Indbyderne er følgende: H. Koppernæs, Peter S. Brandal, M. Knudsen og Trygve Klausen.

Foreningen skal kunne sættes i gang, naar en forsikringssum paa 1 million er tegnet. Denne sum er tegnet. Utlæg ved selskapets stiftelse kræves godgjort af foreningen. Mulige underskudd skal indtegnes paa medlemmerne indtil 10% af indmeldte kapital.

Der indkræves en fast præmie og mulige overskudd tillægges reservefondet indtil dette har naaet en høide, som fastsættes af generalforsamlingen. Underskud utlignes paa foran nævnte maate med indtil 10%. Reglerne for medlemmernes indbyrdes forhold er ordnet overensstemmende med forsikringslovens almindelige bestemmelser. Konstituerende generalforsamling er afholdt 20. debr. 1915.

Foreningen optar skibe hjemmehørende i Romsdal amt. Dog kan efter direktionens enstemmige beslutning ogsaa skibe utenfor amtet optas.

Meddelelser til medlemmerne sker gennem avertissement i et af stedets aviser.

Som direktion fungerer:

1) Advokat Trygve Klausen, Apothekergaten 6, Aalesund

2) Hans Peter Lauritz Koppernæs, Bjergveien, Aalesund

3) Peter Andreas Severinsen Brandal, adr. Brandal

De oppgivne navne er fulde navne, 2 af selskapets direktion tegner sammen firmaet.

Direktionens formand advokat Klausen, viceformand H. Koppernæs, som midlertidig disponent er ansat M. Meldahl jnr.

Aalesund den 20. debr. 1915

Trygve Klausen, H. Koppernæs, Peter S. Brandal.

Registreret i dag, avd C., fol. 25 Aalesunds magistrat, 12. mai 1916, Rønneberg

(Norsk Kundgjørelsestidende nr. 204 Laurdag den 27de mai 1916)

Vi høyrer til her!

Gjennom generasjonar har menneskjer på Nordvestlandet grepet moglegheiter og tatt sjansar. Dei har medverka til å skape eit levande lokalsamfunn og gode levekår for befolkninga. På den måten har dei skapt ein kultur for å lykkast. Sparebanken Møre er ein del av denne kulturen.

Sparebanken Møre er stolt samarbeidspartnar for Ishavsmuséet Aarvak.



SPAREBANKEN MØRE

Johan Vartdal fortel

Johan Vartdal var ein framifrå ishavsmann, og nesten heile si tid dreiv han ishavet. Berre 22 år gamal blei han skipper på D/S «Brandal» til Peter S. Brandal. I ein ti-årsperiode blei han etter tur skipper på alle skutene i dette reiarlaget.

I 1932 då D/S «Polhavet» vart innkjøpt til Vartdal vart han skipper på denne skuta til og med 1948. Han gjekk då over på den første M/S «Vartdal», men han var skipper på «Polhavet» på Vesteriseturane til og med 1953.

Johan dreiv aktivt som skipper like fram til 1964. Seinare vikarierte han kortare turar for andre skipperar i selskapet. Han hadde mange dramatiske og farefulle turar i si tid som skipper.

I 1990 skreiv Johannes K. Vartdal ned nokre munnlege overleveringar om onkelen sin. Mellom anna denne som Isflaket har fått høve til å gjengi.

I 1925 skulle han reise som 2. skyttar med «Signalhorn», og både dei og dei andre skutene var i gang med klargjering til Vesterisen då skipperen på «Brandal» vart sjuk og ikkje kunne reise.

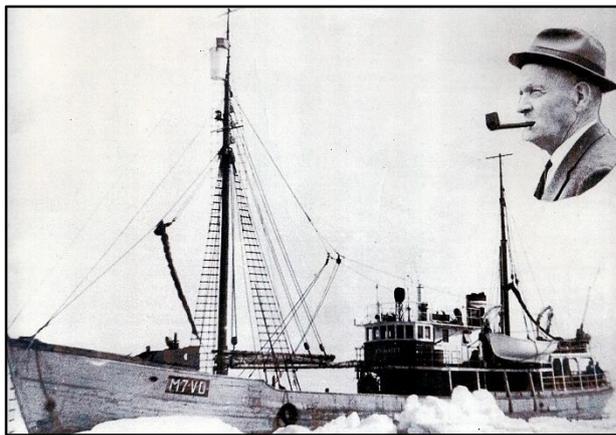
Onkel Johan gjekk då på kontoret til Peter S. Brandal og spurte om han kunne få skipper jobben på «Brandal». Peter S. svarte då slik: «Ja, forlade meg Vartdal vil du prøve», og dermed var han tilsett som skipper og kunne dra på tur til Vesterisen.

Men dette vart ingen solskinstur, men tvert imot. Etter å ha gått ut 3-400 nautiske mil fekk dei ein hard nordveststorm med kulde og mykje overvatn og ising.

Heile mannskapet banka is i fleire døgn så det såg noko lunde bra ut, men så får dei ein ny nordveststorm og får mange stygge brot over skuta så ho vart mykje lekk.

Mellom anna vart eit stort stykke av rekka slått ut, og fire-fem rekkestøtter vart knekt i dekkskanken.

Dei prøvde å tette lekkasjen i rekkestøttene med margarin, men det hjelpte lite og sjøen voks i skuta. Johan var klar over at einaste sjansen dei hadde, var å kunne halde skuta lens og gav ordre



«Polhavet» og skipper Johan Vartdal. Foto frå Bjarte Vartdal

om at mannskapet måtte pumpe med handpumpene for maskinlensa klarte ikkje å halde skuta lens åleine.

Mannskapet var derimot trøytt og gåen etter mange døgn med isbanking og lensing, og utan eit skikkeleg måltid mat. Så etter ei tid ved pumpene gjekk fleire i lugaren for å få seg litt mat, ein brødblinds og kaffi.

Johan la merke til at det var mange færre som kom opp att frå lugaren enn det som hadde gått ned, og han gjekk i lugaren og fekk bekrefte sin mistanke: dei hadde lagt seg i køya, med andre ord dei var apatisk og hadde på ein måte gitt opp. Johan tok då ei svært alvorleg slutning.

Han gjekk og henta geværet sitt og sa til mannskapet som låg att i køyene: «Eg er klar over at de ikkje forstår kor alvorleg dette er, og at den einaste sjansen vi har til å berge livet er at vi kan halde skuta lens.

Derfor har eg bestemt meg for å skyte dei som ikkje straks går til pumpene. Eg tek til på akterste køy på babord side og skyt ein for ein til nokon går på dekk og straks set i gang og pumper».

Mannskapet forstod no kor alvorleg dette var, og han slapp å gjere alvor av trusselen om skyting. Etter ei tid ved pumpene minka sjøen i skuta og dei kunne fortsette til Vesterisen, men det vart lite fangst og nærast ein rein bomtur, men dei hadde no berga livet.

Johan heldt fram som skipper i mange år i reiarlaget på Brandal og var på fleire av skutene. Den siste han var på var «Polaric» i 1932 og det vart ein stor tur.

I kampen for å kome inn til fangsten fekk skuta stor skade i baugen og dei måtte gjere alt som var mulig og trimme skuta slik at skaden i baugen kom opp av vatnet og på den måten fullførte dei turen og kom heim til Brandal ein søndag morgon og la til sjøhuset med baugen innover slik at på avstand såg skuta ut som ho var tom.

Peter S. Brandal såg skuta og gjorde seg fortruleg med nok ei bomtur. Han sende så dotterson sin, Karl Karlsen, om bord for å frette. Karl som då var i 10-12 års alderen kom fort heim igjen til bestefaren og kunne berette om fangsten: 5.000 hårfaste kviting, som den gongen var den verdifullaste av alle.

Plukkfangst:

Amerikansk seilskib indkjøpt til Søndmør

For ca. 14 dage siden indkom til Valderhaug et større 4-mastet seilskib paa tur fra Amerika til Haugesund med kul. Paa grund av at skibet var seilslitt maatte det holde av for stormen og kom av den grund ind til Valderhaug.

Nu meddeles det at saavel skib som last er kjøpt av grosserer Peter S. Brandal. Skibet som er av staal, skal være henved 3 aar gammelt og er paa 2400 tons og skal være et meget vakkert skib.

(Trondhjems Folkeblad torsdag den 28de september 1916)

Cflow

Controlled

Continuous

Chilled

Careful

Clean

Kontrollsystem som dekker hele fiskehåndteringsprosessen.

Laste- og lossesystemer for effektiv produksjons- og prosessflyt.

Tar vare på fisken og råstoffet for optimal kvalitet.

Design av skånsomme løsninger for fiskehåndterings-systemer.

Hygienisk design, desinfisering og rengjøring

Cflow Takes Care of Your Values!

Cflow - Holsneset 25, N-6030 Langevåg, Norway - Tlf: +47 70 19 59 00 - www.cflow.no - e-mail: office@cflow.no

Arne Moldskred blar i minneboka

I samtale med Jens Peder Brandal. Avskrift og tilrettelagt av Webjørn Landmark

Det var vel slik med deg også Arne, at når du hadde fått prestehanda på deg så var det sjølivet som lokka?

Ja, det var no det som sto i hovudet på oss. Det var sjøen, og sjølvsaugt så var det særleg ishavet slik som med alle andre. For min eigen del så vart det ut i 1950, året etter at eg var konfirmert, då fekk eg jobb på «Jernbarden» som messegut. Eg vart med då på sildefiske ein tur.

Etter ei tid så såg eg at «Eskimo» søkte etter fangstfolk til Stredetur, og då var eg snar å ringde han «Runne-Bern», Bern A. Brandal, som var skipper og spurte om han hadde plass til meg. Selfangst var liksom det vi hadde drøymt om alle gutungane, og no var tida mi koma.

Han ville no først vite kor gammal eg var, og då huska eg at eg laug på meg eit år, eg var berre 15, men eg sa at eg var 16 år og vona sjansen for tur skulle vere større.

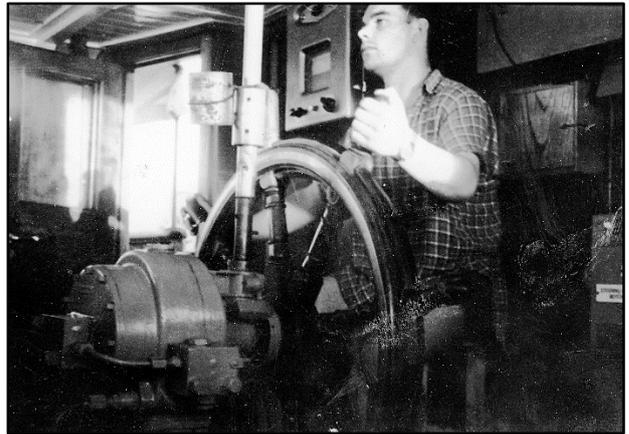
Likevel så synest han at eg var no litt ung, og ikkje hadde eg vore i isen før heller. Men han hadde vore i lag med han far tidligare, på «Vestad», og det hjalp meg sikkert til at eg fekk denne plassen.

Eg trur faktisk far til «Runne-Bern» var skipper der på «Vestad» den turen. Altså han «Runne-Johan».

Så kom no dagen då vi skulle møte opp og gå om bord. Skuta låg på Brunholmen i Ålesund, og eg reiste med sjømannssekken og gjekk om bord.

Den første eg trefte på når eg kom om bord var stuerten. Det var ein kar frå Brandal som heitte Apelseth. Jonas Apelseth. Sigurd, son hans, skulle vere med som mess.

Så spurte eg etter skipperen. Jau, han var oppe i salongen så det var berre å gå opp der.



Arne Moldskred på rorvakt. Foto frå Arne Moldskred

Ja, eg gjekk no opp og der trefte eg både han «Runne-Bern», og han Bernt Marø, som var reiar.

Eg gjekk inn der å presenterte meg. Men eg var i grunnen liten etter alderen då eg var 15 år. Så såg eg det at dei vart litt i stuss begge karane, synest vel eigentleg eg såg litt liten ut.

Så begynte han Marø og spørje meg ut, om det var eg som skulle vere messegut. Nei, sa han Bern, han skal vere fangstmann.

Då svarte han Marø: «Nei årre brennarra det, han derre må no ha rennefart for å spytte over rekka».

Så eg såg sikkert liten ut for dei karane.

Men så vart oss fort einige om at eg skulle no få plassen likevel. Men eg skulle vere halv-løting. Og «Eskimo» hadde vel det året, faktisk, vore to turar på Newfoundland.

Dei hadde lukka med seg, gjorde tidlig last og var heime og leverte, og gikk ut på ny tur.

Det trur eg nesten må vere einaste skuta her som har hatt to turar til Newfoundland på same år.

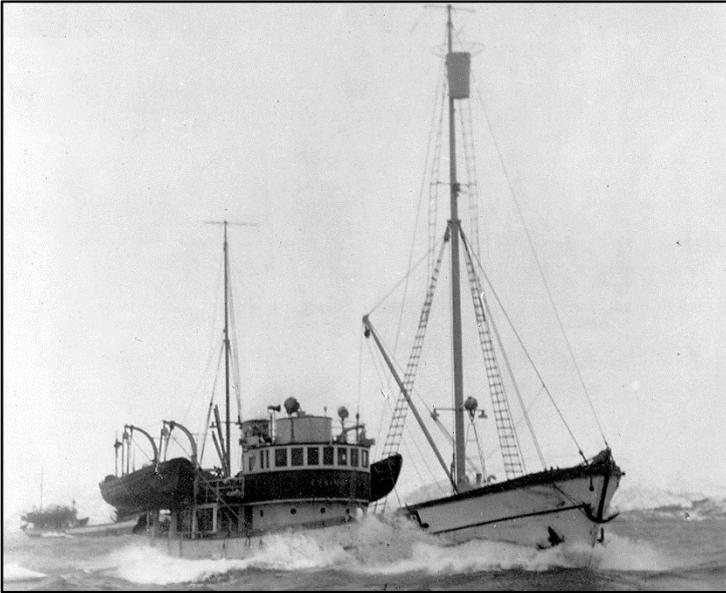
Eg synest det var ei veldig fin skute, ei sjeldan fin skute i mine auge.

Dagen før vi skulle gå, det var St.hans, då var der eit stort engelsk flåtebesøk i Ålesund.

Der var ei tre-fire ubåtar, og eit par jagarar, så der var mykje engelske marinekara i byen.

Det vart nesten slik at det vart ein fast tur bortom Brunholmen for å sjå på «Eskimo».

Han som var smørjar ombord han var fødd i England, men mora hadde gifta seg med ein



«Eskimo»

nordmann og flytta til Noreg, så han snakka godt engelsk og snakka mykje med dei.

Mange av dei marinegastane som var bortom oss hevda at dette var den finsate båt dei hadde sett.

Men så vart det slik at vi fekk gå ut, og vi skulle gå via Akureyri. Son til Garnes, han som hadde «Sjannøy», han var gift med ei der, og han Marø hadde lova at dei skulle få vere med over dit.

Så dei var berre med som passasjerar dei då?

Ja, dei var berre passasjerar som fekk skyss over.

Men før vi kasta loss og gjekk ut var det naturlegvis ein skikkeleg «avseilar» i Ålesund. Og nå vi kom til Akureyri, det var no litt av ein gjeng om bord, så hadde karane bryggja øl.

Når vi kom til Akureyri så vart vi liggande der til neste dag.

Ølet var godt og sterkt, og det gjekk bra lett ned, så der vart det nok ein del fyll ja.

Men når oss gjekk der i frå så skulle eg vere det dei kalla dagmann, det var oddetal på vaktene, og då brukte det som regel også å vere dagmann. Eg som var den yngste mann om bord vart sett til å vaske dørkane.

Eg plukka opp alle krusene og skulle vaske dei, det vart vel gjort ein gong for veka, og så skulle eg vaske dørken.

Dei som hadde bryggja øl hadde fått tak i ein femliters behaldar som det hadde vore Golden sirup på, og det var nok brukt ein del av denne i ølet som var bryggja.

Når oss kom ut så fekk oss eit skikkeleg dårleg vêr, så det som var igjen på sirups dunken det slingra naturlegvis ned på dørken og vart knust. Så dørkane som eg skulle vaske var ei god blanding av spy, blod og sirup.

Så der låg eg på kne og olbogar å skrapa dørkar. Ikkje finaste jobben, og sjøverk hadde eg også naturlegvis. Så der eg låg då, då må eg seie at eg lengta litt heim til ho mor.

Ja det kan eg godt forstå.

Men så kom oss opp til Stredet då. Men det året var det dårlege isforhold i Stredet, så det vart lite fangst.

Oss fekk berre noko lite slik at vi hadde spekk-agn til vi skulle begynne på håkjerring fiske.

Så begynte oss på håkjerringfiske etter kvart.



Håkjerring over rekka.

Dette var då under Korea-krigen så eg huska at vi fekk telegram om at oss måtte konsentrere oss

om håkjerringa, og ta godt vare på levra, for det året var det svært gode prisa på oljen av håkjerrings-levra.

Vi låg der å prøvde etter håkjerringa og venta på at det skulle bli forhold slik at oss skulle få kome inn i fjordane og fiske der.

Men det var nokså mykje is i fjordane, så oss låg på bankane og fiska. Fiskeriet var brukande det. Men så vart isforholda betre, og oss gikk etter kvart inn i Storfjorden.

Der inne hadde vore ein amerikansk vêrvarslingsstasjon, og der var ein heil del diesel og slikt, og dei kom til at vi skulle gå inn til den stasjonen.

Var det ein stasjon som var oppretta under krigen?

Ja det var det, men stasjonen var naturlegvis forlaten no. Det var den sikkert allereie rett etter krigen. Vêrvarslinga var det vel danskane som tok over, og dei dreiv ute på Apotekøya, så der inne var ikkje noko meir no.

Så fann vi ut at vi skulle inn der å ta nokre fat med diesel då dei frykta vi hadde litt lite. Fjorden var naturlegvis ikkje kartlagd, så oss seig med sakte fart innover, og brått der sto oss på grunn.

Dette var straks før vi kom inn til stasjonen. Uhellet var at dette skjedde heilt på spreng-flo og sjøen begynte å felle ned. Oss greidde ikkje å bakke oss av sjølv kor vi kava og prøvde.

Der var ikkje ekkolodd ombord?

Jau, det var der vel, men kor vidt det var i bruk eller ikkje det veit ikkje eg. Men oss hadde gått på ein pik som gjekk rett opp. Det var faste fjellet.

Og der fall sjøen ned og skuta vart liggande meir og meir attover og på raua. På full fjøre måtte oss skalke alle dører bake i gangane for skuta låg så djupt og skeivt.

Det tok til å verte dramatisk også dette då?

Ja det vart det skjøna du. Men så regna vi med at på flo sjø så skulle vi få den av igjen. Men så dukke det opp ei ny fare. Det som då skjedde var at der kom eit isfjell drivande mot oss, og der var elles mykje stor is og slikt som begynte å nærme seg ned på oss.

Så det begynte ei stund og sjå mørkt ut for at isfjellet skulle treffe «Eskimo».

I mellomtida hadde vi gått der å venta på at sjøen skulle snu og flø opp igjen. Eg gjekk fram i lugaren fordi eg var trøtt, la bolsteren oppetter skutesida, og sovna.

Så vart det så dramatisk dette at dei kom til at oss måtte forlate skuta. Fangstbåten var låra og gjort klar tidligare.

Det var i grunnen enda meir dramatisk enn det som viser på biletet.

Ei stund låg ho enda meir, for den var under heilt ned til galgedekket.

Isfjellet var no kome så nær at dei trudde det skulle gå gale. Heile mannskapet gjekk i fangstbåtane, og då var det han «Runne-Bern» lurte på kvar eg var.

Så ein av karane sprang fram og leita etter meg, og der låg eg og sov.

Men det vart slik då at vi vart ståande, og isfjellet det stoppa. Det tok sikkert botn.



«Eskimo» har gått seg på grunn.

Oss holdt oss ved skuta og sjøen begynte å flø opp igjen. Skuta ho retta seg, og så ropte dei opp «Polarsel», for dei skulle vere i området.

Kan du huske kor mykje forskjellen på flo og fjøre var?

Nei det kan eg ikkje, men det var ganske mykje. Det er vanlegvis stor forskjell på flo og fjøre der på Grønland.

Men så kom «Polarsel» til, og då tok vi ankerkjettingen til «Polarsel» og slakka ut og hadde om bord til oss og festa den rundt keisinga, meina eg det var.

Vi prøvde først med taug, men det stubba med ein gong. Men «Polarsel» klarte heller ikkje å rikke på oss. Vi stod blegg faste.



Posering for fotografen på baugen av «Polarsel». Foto frå Arne Moldskred.

Så begynte naturlegvis sjøen og felle igjen så det var ikkje meir å prøve å drage ho av enda. Men så fikk vi kalla opp «Polaric» og «Flemsøy» også, og dei kom også til då dei heller ikkje var så langt unna. Så dei også kom inn der.

Så på neste flo så la dei «Polaric» på ei side og «Flemsøy» på den andre sida av «Polarsel» slik at dei var tre skuter som skulle prøve.

Dei rekna med at dei kunne ikkje rykkje, så dei skulle drage med maskinkraft alle tre skutene. Så på denne måten så greidde dei å drage oss av etter ei tid.

Ho sat no bra fast då ja.

Beinfaste var oss. Det var sagt når oss kom heim og på verkstad, at kjølen var nesten av, det hadde vore veldig knapt der som det tok.

Men oss fekk no den av, og det gjekk bra den turen også.

Men når vi kom heim så forlanga dei bergingsløn dei tre skutene som hadde drege oss av.

Men det nekta dei naturlegvis på dei som var ansvarlege på «Eskimo».

Men så hadde der vore folk om bord på «Flemsøy» som hadde teke bilete, så i retten vart det lagt fram bilete og då var ikkje det snakk om noko anna.

Eg er ikkje heilt sikker, men eg trur det var 100.000,- dei fekk på deling dissa tre skutene. Skipper var som sagt «Runne-Bern», og han Angell (Brandal) var 1. skyttar og 2. skyttar var ein Folland frå Nordmøre. Han kom forresten vekk på «Buskø» to år seinare.

Oss tok med nokre fat med olje frå den stasjonen.

Året etter då var eg med «Polarsel», det var eit veldig godt fangstår og vi hadde ca 3.000 dyr det året med «Polarsel. Og eg trur vi hadde 110 tonn med spekk.

Der var igjen berre ein ledig tank som vi fekk fiska håkjerringstran på.

Eg var forresten med «Polarsel» både i Vesterisen og Stredet det året.

Men tilbake til Stredet, då også var vi innom same stasjonen, men denne gongen tok vi berre tome fat, 60-70 tome fat, som vi hadde til å ha håkjerringstran på.

Så vi hadde full dekkslast også på denne turen. Det vart seinare sagt at dette nok var den største last som var komen frå Stredet på ein kjøll.

Kven var skipper på «Polarsel» i 1951 då?

Det var han «Tin». Martinus Brandal. Han var vel skipper i 1950 og var det til 1954. Etter den tid var det Ottar Brandal som var skipper.

Vi dreiv også storsildfiske i desse åra og «Polarsel» hadde gode turar også på silda.

Eg var med «Polarsel» i til saman seks år. Ikkje samanhengande alle åra, men frå 1951 til 1954. Så var eg i militæret ei periode.

Men der var også ei episode til med «Eskimo» der. Når vi begynte å drive etter håkjerringa, så var det slik at håkjerrings linene dei var det mannskapet som spleisa og laga til.

Og dette var slikt som vi brukte å gjere på oversiglingane og elles i ledige stunder der borte.

Vi spleisa saman 60 famnars-loge, og så var det to slike loge som vart spleisa saman til ei line, med line-skøyt då i kvar der.

Eg trur der var 7-8 onglar på kvar line, og der var det spleisa øye så vi festa kjenslene i. Kjenslene var 3 famnar med tau og 1 famn med kjetting.

Første gongen vi sette ut var det så mykje is at vi måtte sette slik som vi kalla laus ende. Problemet når det var så mykje is var at isen tok bøya, og derfor hadde vi berre ein ende, og då var det slik at skuta den måtte skubbe vekk isflak og is.

Når oss begynte å drage, og hadde drege knappe halve stubben, så kom brått enden på lina opp. Det viste seg at det var ein spleis som hadde gått opp. Det viste seg at det var ei 7-8 liner som ikkje kom opp igjen.

Då var det store spørsmålet; kven var det i mannskapet som ikkje kunne spleise.

Eg var no yngst og alle andre dei kika på meg og meinte det måtte vere eg som var syndaren. Då varskudde han «Runne-Bern», det er greitt, alle mann skal sette seg ned å begynne å spleise. Men eg kunne å spleise eg, det hadde eg gjort sidan eg var 10-12 år. Det var no sjøen og slikt det handla om frå den alderen.

Mens vi satt der alle mann og spleisa så viste det seg at der var to kara i mannskapet som ikkje kunne å spleise. Så dei hadde ikkje sett skikkeleg i saman linene, og det heldt ikkje.

Men det vart ein forholdsvis god tur med mykje håkjerringstran likevel.

Men så kursa vi sør til Ummivik og vart første skuta som kom inn der då dette året. Dette var i eit område kjent for å vere mykje håkjerring.

Det var forresten her Fridtjof Nansen gjekk på land også. Området var kjent for mykje håkjerring, men det gjaldt og kome inn her tidleg.



Setjing av Håkjerringsline. Foto frå Erik Pedersen

Så enten du vil tru meg eller ei, men oss fekk altså fem håkjerringa på ein ongel! Altså, det høyrer rart ut, men dei som dreiv håkjerring veit at det kan skje, men fem var litt mykje.

Det som skjer er at håkjerringa sluke agnet, så kjem ei ny håkjerring og begynne å ete på den som er fast, og et bak tokenene og vert fast på angelen sjølv. Så vert dei tredde opp i gjennom og den femte var fast.

Heilt utruleg. Det er nok få som trur på dette, men dei som har drive håkjerrings fiske har sett det.

Ja det er jo en rovfisk så...

Ja, en forferdelig rovfisk. Ein tur seinare så var der ein kar som dreiv på å skreiv litt, og han skreiv noko slikt som:

Håkonen svømmer i vannet,
og fiskes av bønder fra landet,
leveren den dampes til tran,
skrotten den gives til...

Det var no berre slik, det var berre levera vi tok. Men når eg kom heim fekk eg ei overrasking, eg fekk oppgjeret i posten, og då fekk eg full lott. Eg var skikkeleg glad naturlegvis.

Du hadde gjort manns jobb likevel då på turen.

Ja, det må no vere det. Kanskje det var den spleisen... hehe. Men dei to karane som ikkje kunne spleise, dei fekk gjennomgå.

Eg huska han eine karen, var frå Ålesund, dreiv seinare med reketralarar, og vart forretningsmann. Men han fekk gjennomgå etter den spleise historia ja.

Vesterisen i 1952 då var du på «Polarsel». Dokke vart også med å leite etter dei sakna skutene, men låg dokke så langt aust dokke gjekk klar det verste av orkanen?

Ja, oss var i grunnen lenger aust enn dei som forliste. Eg huska det at dagen før stormen skikkeleg tok laust, då kom vi bort i eit kvitingkast, og det var «Polarsel», «Brandal» og «Kvitungen».

Vi vart då einige om samfangst. Temperaturen var beinkalde. Det hadde begynt å blåse, men ikkje i den forstand at det var storstormen då. Men ganske friske likevel.

Oss tre skutene hadde som sagt samfangst, og eg trur at vi fikk kvar fram under eit par tusen kviting i det kastet der.

Desse åra så var det stort sett vanleg kjeledress oss brukte, og det brukte oss å ha utanpå støvlane med strekk nede.

Då var det ikkje lange stunda i arbeid med blod og spekk og slikt, så vart dette tett som ei oljabukse.

Så var eg ein dag litt uheldig og gjekk gjennom isen. Det var no for så vidt ofte det hende at eg gjekk gjennom med ein fot eller slikt, men denne gongen for eg gjennom og var våt til over belte. Det rann inn med sjø, og det fraus pinade til bein med det same.

«Polarsel» var naturlegvis den som akkurat då var lengst unna av skutene, men «Brandal» var ganske nær.

Eg var ilag med ein annan kar, og oss var einige om at eg måtte berre prøve å kome meg om bord i «Brandal» og få byte til tørre klede der. Det fraus til panseris med ein gong.

Etter mykje om og men klarte eg å kome meg om bord i «Brandal», men i det eg skulle over rekka og inn på dekk, så brotna eine foten på kjeledressen rett av.

Eg fekk låne klede frå ein i mannskapet på «Brandal» inntil eg kom meg om bord i «Polarsel» igjen.



«Polarsel» i isen. Foto frå Arne Moldskred

Oss kom oppunder sida av kvarandre seinare på dag når vi skulle dele fangsten og slikt.

Eg trur det var dagen etter, då kom det til ei heil masse skuter, men då var mesteparten av fangsten gjorde.

Dagen etter så begynte det å blåse meir og meir, og oss begynte å gå ut av isen. Der var mange skuter, huska «Signalhorn» og «Flemsøy» i alle fall, og då begynte vi og bauge utover.

Etter ei tid når oss begynte og kome utigjennom isen så vart det meir og meir dønning. Fleire gongar så kom det store dønningar så det slo ganske hardt inn i skuteseida.

Ja, det var ei hard bauging. Oss gjekk mykje i veia føre dei andre, bytte no litt på det da, men oss gjekk ein del først.

Om natta var det skikkeleg kaldt, og han Ottar Brandal som var 2. skyttar sto i tønna.

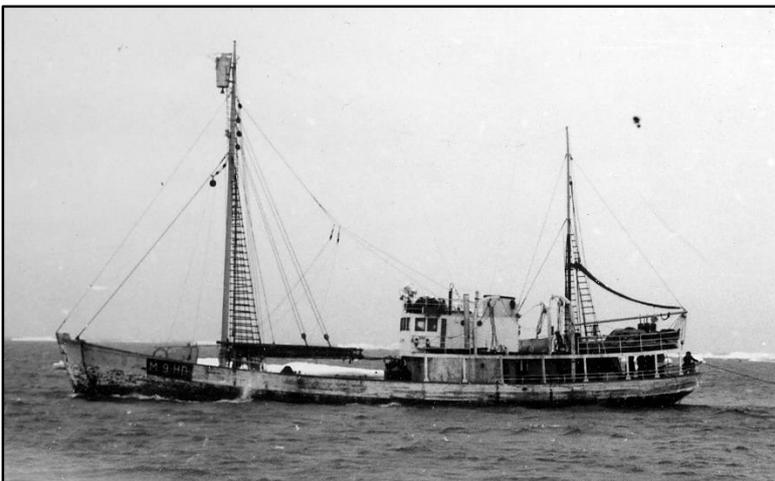
Eg huskar kor blåfrosen han var då han kom ned. Nils Aam var forresten 1. skyttar. Men oss kom no oss ut då og låg i ope vatn. Det hadde danna seg oddar og bukter.

Det var noko enormt kor det bles. Oss låg altså med dekket i vatn, så skeiv låg skuta av vinden..

Hadde dokke oppe storseil eller noko då?

Nei, oss hadde ikkje oppe noko. Eg huskar at «Brandal» som låg like ved, det var berre så vidt vi såg i mastretoppene av dei når ho var nede i bårdalane.

Så der vart vi liggande då alle desse skutene i lag heilt til det begynte å gi seg med vinden. Så begynte ordet å spreie seg på radioen om dei



«Signalhorn». Foto frå Bjørn Berland

skutene som var sakna. Mange byrja bli urolige, og vi frykta straks det verste.

Etter kvart så fekk oss beskjed om å gå til Island og spekke av fangsten, oss hadde ca. 2500 dyr, og det var mesteparten kviting.

Vi skulle så ligge der å vente på «Nordland 1». Ho skulle til Tromsø å levere, så skulle vi møtest og vere i lag å leite etter dei sakna skutene. Slik vart det.

Når oss kom inn til Island låg «Arild» der. Den var einaste skuta som kom unna det harde vêret som hadde vore i området med dei andre skutene som var sakna.

Altså «Arild» ho var frå byrjinga tysk og heitte «Sachsen» og det var den skuta dei ville ta rennefart og søkje i Vesterisen i 1940.

Men ho fekk vere i fred, og skuta vart seld til Balsfjord og fekk namnet «Arild» etter krigen.

Men no låg ho der på Island, og mannskapet var heilt i sjokk. Mastra var avblåsen oppe i godset, og bestikklugaren ved styrhuset var knust til pinneved.

Han som var 1. skyttar vart teken av brottsjøen og kom vekk. Han var i arbeid med å lage til eit drivanker då det hende.

Den andre karen var heldigare og landa på ein sjø som var på veg inn over skuta, og vart slegen om bord igjen og berga seg.

Men dagen før dette så var det ein som hadde jumpa ned på isen og brote lårbeinet, og han låg fram i lugaren.

Når det vart så friskt som det vart med vêret, så spikra dei igjen lugardøra, og han vart liggande der åleine.

Han hadde visstnok til dels klart å kome seg opp og kika ut ventilen i lugarkappa, så når han kom til Island så var han nesten tullete.

Han var komen på sjukehus då når vi kom inn. Dei sa det at det var heilt enormt til eit vêr. Men det som hjelpte dei var det at gangane hadde vorte igjen bygde bak, slik at dei ikkje vart fylt med sjø.

Men i maskina var det verre. Der var det så mykje sjø at dei trudde maskina skulle stoppe fleire gongar. Men det var noko med det at dei hadde luft inntaket så høgt oppe at det hjelpte dei.

Seinare vart den seld til Molde, til Ivar Hustad, og han bygde den om med ny baug og ymse. Etter ei tid så kjøpte Bernt Brandal med fleire den og den fekk namnet «Kitak».



«Munkøy» ex «Arild» seinare «Kitak».

Men oss vart liggande på Island om lag ei veke før «Nordland 1» kom. Så då gjekk oss på leiting. Folket på Island var veldig kjekke med oss denne tida. Vi fekk blant anna gå gratis på kino og symje i bassenget deira. Så det var ikkje noko som stod på oss.

Eg har ofte tenkt på det i ettertid at oss var ikkje redde. Men kva som gjorde det veit eg ikkje. Men det var vel det oss hadde slik tiltru til skipper og skute, men også det med alderen der

du tenke at det er ikkje noko som kan skje deg. Det sige ikkje inn på same måte som med dei eldre og erfarne.

Så når vi kom på leitinga hadde vi mykje dårleg vêr med eine stormen etter den andre, og tanken var at vi skulle kome inn igjen til 17. mai.

Men så fekk vi en jæklige storm og vart liggande og bakke i en veldige sjø. Og det som skjedde, «Polarsel» hadde ikkje styremaskin då, så ofte når storsjøane kom og skuta vart satt akterover så tok den tak i roret.

Som oftast var vi to mann som heldt i roret.

Det var med der ein Nordfjording som heitte Haugland, han stod og meinheldt i roret, men så mista han taket og messing-knaggen på roret slo av handa på han.

Same natta så var han Laurits Båtnes og eg på rortørn i lag, og det var slik at vi skulle no halde i roret begge to.

Han Ottar Brandal hadde vakt og sto i ruta og følgde sjøane og slakka ned etter som dei kom og slikt.

Så kjem der ein enorm sjø, men rett før den treff oss så sa han Båtnes til meg at, nei berre slepp, no greier eg det sjølv. Men når sjøen treffe så reiv det roret ut av hendene på han og han fekk ein knagg av roret inn i foten og slo den av.

Så når vi kom inn til Akureyri då hadde vi tom mann som måtte på sjukhus med brotskader frå roret.

Huskar han Ottar sa det, det er så gale at det nesten er berre til å flire til.



Ottar Brandal. Seinare også skipper bl.a på «Polarhav».

Men etter å ha lege og bakka så kom vi ikkje inn igjen då før den 19. mai. Og då hadde dei laga til fest til oss. Dei hadde fått vite at vi ikkje rakk 17. mai, men dei hadde vist hatt ein fest då likevel.

Eg kjem også på ei anna historie om han Båtnes. Oss var i god plukkfangst, og han hadde vore på isen og hente ein Blueback. Men der gjekk karen i gjennom isen og for att med skuta og i propellvatnet.

Dei som var oppe og manøvrerte stoppa naturlegvis med ein gong. Han Båtnes låg og kava å skulle drage seg opp på eit isflak, og var nesten komen opp, då oppdaga han att han mangla skinnhua.

Han snur seg og oppdaga att skinnhua dreiv vekk i propellvatnet, så han slepte seg ut igjen og sym etter og berga hua si.

Når oss kom inn til Isafjord første gongen så hadde vi skote ein isbjørn, og låra av den hang i riggen.

Så gikk oss ein tur på land, og der var som ein pub der, og dit kursa vi naturlegvis. Der kom oss i snakk med ein svenske som var mannskap om bord i ein svensk lastebåt som låg der.

Dette var når dokke kom inn og skulle spekke av før leitinga det då?

Ja. Den svenske lastebåten låg der og lossa salt. Så vi snakka med han svensken på puben der, og han var svært nysgjerrige på om vi hadde sett isbjørn på turen.

Ja, sa vi, det hadde no oss både sett og skote.

Så var det no ein av karane då som lurte på om han var interessert i isbjørnkjøtt.

Ja, for tusan, sa han det hadde vore noke til...

Ja, ok. Og han var med oss om bord og henta eit isbjørnlår.

Det var Svensken, han Einar og eg. Det var ein gammal lastebåt på ei par-tre tusen tonn dette. Når oss kom om bord i lastebåten då så huska eg han svensken med isbjørnlåret på skuldrane og hivde det på byssebenken til stueren og sa; «Du har kokad en hel del och stekt mycket din grisematkock, men aldrig i ditt liv har du gjort bjørnkött».

Men dei kjøpte låret, og oss fekk godt betalt også.



Arne var med «Polarbjørn» på ekspedisjon til Sydpolen. Her ligg «Polarbjørn» på sida med «Polarsirkel» som også deltok i ekspedisjonen. Foto frå Arne Moldskred.

Dokke hadde meir penge til puben då?

Ja, oss hadde penge, så oss kom om bord igjen til «Polarsel» med forskjellige godsaker, og der ville dei naturlegvis vite kvar oss hadde fått tak i penge.

Det vart naturlegvis oppdaga seinare at det mangla eit isbjørnlår om bord. Oss fortalde no også etter kvart kva vi hadde gjort. Og vi hadde meir kjøt, både lår og eit par bogar.

Men svenskane dei kosa seg med isbjørnlår ja. Huska ikkje kva oss fekk betalt, men det var veldig mykje.

Kva andre skuter har du vore med då Arne?

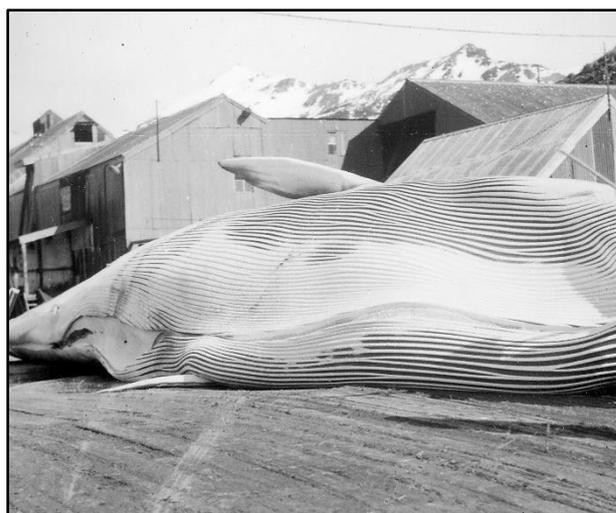
Det vart mange skuter etter kvart. «Eskimo», «Polarsel», «Signalhorn», «Jan Mayen», «Sæl», «Polarbjørn», «Polaris» og «Flemsøy».

Eg har 20 turar i isen på selfangst, og ein i sydisen.

Til sydisen var eg med «Polarbjørn» på ekspedisjon i 1956. Bern Brandal var skipper der også. Så vidt eg hugsar så brukte vi 52 døgn på turen ned. Vi var innom Las Palmas og Montevideo og bunkra på veggen.

Det var ein slik varme på seglinga sydover at oss laga oss basseng framme på dekk så vi fekk kjølt oss av litt.

Oss var også innom Sør-Georgia på vei syd og henta kvalkjøt til hundemat. Det var full drift då der, og ei masse kval låg på vent for produksjon. Men jammen gjekk det fort unna med dei.



Syd Georgia. Kval låg på vent for produksjon. Foto frå Arne Moldskred.

Vi hadde 15 hundar på dekk og «Polarsirkel» som vi gjekk i lag med hadde 20.

Oss skulle vere med inn og sette opp barakkene. Trur det var fire landmil inn på barrieren så det var med beltegåande traktorar som drog sledane.



Beltegåande traktorar drog sledane. Foto frå Arne Moldskred



Svenske militærtelt med omn i midten. Foto frå Arne Moldskred.



Kranseskål for ei av brakke vi sette opp. Foto frå Arne Moldskred

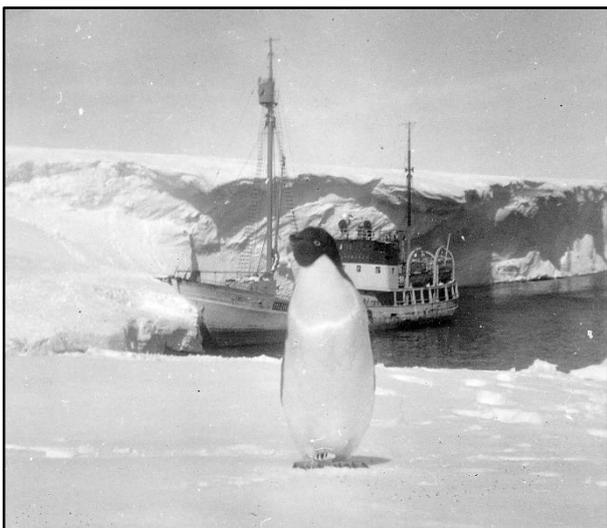
Var det med ein norsk ekspedisjon dette då?

Ja, det var det. Der låg oss i telt i dei vel 20 dagane vi var der å sette opp barakkene.

Det var nokre svenske militærtelt vi brukte med omn i midten med oljefyring. Men barakkene var i samansette frå før, så det var med slegge og skiftenøkkel og monterer i saman.

Men først måtte vi «planere tomte», grave vekk laussnø og jamne ut så det vart beint til å legge ned sliskane som husa skulle stå på.

Og for kvar brakke som kom opp så venta ein god dram.



«Polarbjørn» venta ved kanten, og ein pingvin passa godt på. Foto frå Arne Moldskred

Det var enormt mange kasser med utstyr som var lossa der. Enkelte dagar hadde det snøa ein del så vi måtte bruke mykje tid på å finne igjen kassene under snøen.

Jau, var artige dagar der. Men når vi var ferdige hadde vi blitt så seine at vi gjekk deretter direkte til selfangst ved Newfoundland.

Vi var inn til Halifax der «Polarstar» kom med fangstutstyr til oss.

Oss var i grunnen litt heldige, for oss var nokre dagar for seine for fangstdato, og dei andre skutene hadde køyrt seg faste litt sør for kastet. Oss var einaste skute som kom oss inn sidan vi då kunne gå inn nordom kastet. Så vi låg der faktisk i 12 dagar og fanga.



«Polarbjørn» i tett is, ein knebel med skinn på veg om bord i langjollen. Foto frå Arne Moldskred

Oss fekk om bord ca. 3.000 dyr første dagane, og då klarte også skuta og bevege seg noko. Men så vart det verre, og på slutten av perioden så måtte vi gå to og ein halv time kvar veg frå skuta og fram i kastet.

Der hadde oss eit enormt område og bevege oss på. Oss rekna med at vi hadde rundt 12.000 dyr på isen, og siste dagane gjekk vi rundt på isen berre å drog i større dungar og sette opp flagg for å finne igjen dungane.

Så slakka isen av etter kvart, og vi kunne manøvrere skuta ein del. Dei andre skutene låg fortsatt faste, men dei kom sigande til etter kvart.

Men det hadde no gått så mange dagar at det hadde begynt å verte gråsel. Men oss mista veldig mykje fangst når isen slakka opp.

Oss fekk ikkje berga om bord meir enn rundt 7-8.000 dyr. Men det vart nær last, og oss kom i gammelhund-fangst litt seinare.

Det vart etter kvart mange skuter eg var med både i Vesterisen og Newfoundland. «Flemsøy» og «Jan Mayen» var eg med. To turar med «Jan Mayen».

Første turen var i 1961 då alle skutene låg faste så lenge. Med «Jan Mayen» låg oss låg faste i 50 døgn!



«Jan Mayen» godt nedisa. Foto frå Idar Follestad.

Oss låg ut for ein plass som heitte Twillingate på South Twillingate Island, Newfoundland, og låg så nær land at vi hørte godt tåkeluren på fyret der.



Skinndunge på isen. Foto frå Asgeir Hovden.

Der var som ei lita bygd då der, og oss gjekk over isen og inn til land to gongar og posta brev. Fint vær var det å gå i også.

Når oss kom inn der så danna det seg ei landråk med vatn mellom is og land, men så kom Newfoundendarane ut med båt og rodde oss i land.

Men der var det nesten som å kome 100 år tilbake i tid. Det var berre fangstfolk som budde der og det var nokså primitivt samfunn.

Eg hugsar at oss var innom eit naust som stod der og der fekk vi sjå garn som dei brukte å fiske sel med.

Så der posta oss brev og gjekk om bord igjen. Det var mellom to-tre timar og gå kvar veg frå der skuta låg og inn på land. Det var også nokre voldsame skrugardar inn i mellom som gjorde det tungt å gå.

Men når vi skulle til å gå heim så fekk oss telegram om at vi skulle gå innom ein plass som heitte Bonavista, litt nord om St. John's.

Her skulle vi laste inn noko akkar, og dermed vart vi fullasta.

Eg var også med «Jan Mayen» i 1964. Då hadde vi full last med sel, og når vi gjekk heim etter den turen var det med dekk i vatn.

Du veit no korleis det var på desse oversiglingane, og det vart mykje kortspeling, men ein dag då vi var i ferd med å nærme oss Eggja kanten var mykje straumsgjø og over vatn.

Mellom all kortspeling vart vi sitjande i messa og diskutere ventilane, og om det var berekna at dei var så store at en mann kunne kome seg ut gjennom.

Så var der ein i mannskapet som påstod at lova var slik at dei skulle vere så store at ein mann kunne kome gjennom.

Nei, ikkje tale om, sa andre. Jau, det skulle pinade han bevise.

Bak på byssebenken var der ein ventil, og det var slik då at ofte når skuta slingra så fylte den seg heilt med sjø att i gangane. Så avtalen var at når han kom seg ut, så skulle vi stå klare ved døra og få han inn igjen.

Men så var det altså ikkje alt som gikk etter planen.

Han for ut gjennom ventilen, men fekk berre overkroppen ut.

Han fekk god hjelp av høgtrykkørora for kraftblokka, dei var heilt oppe under dekk, og han fekk ta seg i dei og halt ut overkroppen.

Men der fylte skuta seg. Og då skulle naturlegvis han inn igjen. Men då for kleda opp under armane på han, og så tømte skuta seg, og då prøvde han ut igjen.

Der var han blegg fast! Og no fekk karen full panikk. Oss andre flira så vi heldt på å forgå, men vi kom til at her var gode råd dyre.

Mannen vart heilt desperat, og skuta fylte seg to gongar til. Og fastare vart han til meir han prøvde å kome gjennom.

Så kom eg på at bak i dusjromet der sto det ei bøtte med grønsåpe. Få av han buksa, sa eg, så skal eg hente grønsåpe.

Eg gjekk etter bøtta med grønsåpe og reiv av han buksa og klaska han full i grønsåpe på akterenden.

Då hørte vi berre eit høgt rop så kom han seg ut. Oss flira oss skakke, men stakkaren tok det tungt, eg trefte han igjen nokre år etter og minte

han på historia, men han ville ikkje ha noko prat om det.

På Grønland da Arne, dreiv du noko der?

Nei eg vart med berre ein tur med «Polarsel» på Grønland på torskefiske. Men det vart nok. Det var veldig tungvindt og skutene var ikkje eigna til dette. Små rom og lange turar, så det vart lite pengar av det.

Men så var eg to turar på kveitefiske med «Tampen», og tre turar på Håbrand-fiske.

Første turen på kveite kom oss bort i godt kveitefiske på Flemmings Kap, men så var der så mykje stor torsk, at vi begynte å flekke og salte torsk fram under bakken.

Heile romet var fryserom. Så vart det fullt under bakken. Dette var i 1962 med «Tampen» og «Rasmus-Rikken» var skipper.



Arne Moldskred og Oddbjørn Hareide steller fisk. Foto frå Gustava Hareide.

Så måtte vi til lands og bunkre, og vi undra på kva vi skulle gjere, for det var ikkje plass til meir saltfisk og havet var fullt av torsk.

Oss mangla ein del kveite, det begynte å bli last, men ikkje heilt.

Men oss kom i alle fall til at vi kunne ikkje kaste all den svære fisken, og ut i dei små natte timar kom oss til at, søttan heller, der er no ein kjempesvær lugar, så vi kunne kanskje ha inn der ein del.

Vi snakka med skipperen, og fekk løyve til å ha fisk i lugarane som ikkje var i bruk.

Så det var å begynne å rive køybotnane, og fann ein del material og spikra opp bak leideren.



*Håbrand. Arne Moldskred og Roar Hareide.
Foto frå Gustava Hareide.*

Oppe der brende vi vekk skyleightet og sende fisken ned der. Så sette vi presenning over. Jau, det gjekk no fint det. Så no var det ledig plass fram under bakken, og vi for ut og skulle fiske meir. Torsk var det plenty av. Til saman hadde vi 17-18 tonn saltfisk.

Men når vi skulle til å gå heim då fekk vi storm. Og båten var godt framtung. Så hadde vassleidninga frose bak i romet, så stuerten måtte bere vatn i pøsar frå mannholet og bak i byssa. Så det vart brukt lite vatten, og tanken framme var nesten full. Men oss måtte lette båten, dumpe fisk var naturlegvis ikkje tema, så det vart ned på tanken med pøsar og i rekke opp gjennom leideren med vass pøsar. Men det var så steike kaldt at oss greidde ikkje og stå der nede meir enn 5 minutt i gangen, så var det neste mann sin tur. Men så fann vi ut at det var mykje betre å stå der berre i lestane. Men oss fekk opp 600 pøsar med vatn, og båten den letta ein god del den av dette.

Det kunne ikkje vere ein enkel jobb i stamping dette?

Nei på ingen måte. Men oss kunne no ikkje dumpe fisk. «Tampen» var ein god sjøbåt og skipperen heldt den på veret mens dette sto på. Men det vart skøya med det at stuerten sparte mykje kaffi, og kaffien vi drakk hadde aldri vore

så god, for alle hadde fått vaska strømpene sine framme i vasstanken.

Men det vart enda ein tur på kveita, og no skulle oss levere kveite til ein amerikanar. Men då vart det dårleg kveitefiske, oss hadde vel ei 30 tonn, så då gjekk oss til Saint Pierre og leverte kveita, og la om til Håbrandfiske.

Deretter fekk oss telegram om å gå til Bremerhaven og levere lasten der.

Vi hadde full last, og vi så gjorde.

Så skulle vi gjennom Pentlandsstredet, men ingen av oss, inkludert skipperen, hadde gått der før. Og vi hadde ikkje anna enn eit overseglingskart og gå etter.

Når oss kom inn til det smalaste sundet i stredet var det natt og storm, og straumen er sterk der. Sjøen vart grovare og grovare.

Då sa skipperen, det er berre ein ting å gjere, oss må prøve å snu. Så gav han full fart, hardt ror og fekk eit svært brot på sida.

Men det gjekk bra. Fleire store lastebåtar låg der å venta på at vêret skulle gi seg. Oss gjekk no gjennom der fleire gongar sidan, men berre på gode vêrmeldingar.

Eg huskar oss gjekk der med «Polarbjørn» og det var ein helsikes straumplass ja.

Ja det var en skummel plass. Men oss kom no til Bremerhaven, og fekk fortøydd.

Så kom der ein hamnekaptein ned på dekk, sei meg ein ting, sa han, er dette gamle «Tampen»? Snakka godt norsk.

Ja, dette er gamle «Tampen».

Ja, seie han, eg synest det var det, men eg var ikkje sikker.

Då fortalde han at frå då tyskarane tok den, så hadde dei skruva av bokstavane men namnet viste naturlegvis igjen i stålet.

Men eg kjente ikkje igjen akterenden, sa han, kva har dei gjort med den?

Jau, sei eg, akterenden den vart forhøya den etter krigen.

Jau, då kunne han fortelje at han hadde vore kaptein om bord i gamle «Tampen» under krigen. Det var eit lykkeskip sa han, for første turen han var ute vart dei angripne av eit engelsk

fly på Hustadvika og han som då var kaptein vart skoten.

Så kom han karen her om bord og tok over jobben, og var kaptein heile krigen ut. Og dei mista ikkje ein mann meir for heile krigen.

«Tampen» var vel rigga som slik forpostbåt den under krigen?

Ja, den var det. Så fortalte han at han vart gift med ei frå Bergen.

Morgonen etter då vi tørna ut så var messa full av folk som hadde vore i Noreg under krigen. Ein av dei hadde vore hamnekaptein i Stavanger, og ein hist og pist, og dei fleste snakka flytende norsk.

Han «Rikken» spurte kor mange mordmenn dei hadde på samvitet, men alle hadde vore kameratar med nordmennene under krigen.

Så kvar gang vi kom ned der etter dette så kom han om bord han karen. Skipperen vår var også eit par gangar heim til han. Han virka som ein svært real kar.

Men so for oss på ny tur og då var det reint håbrandfiske. Oss hadde nokre skikkeleg gode drag, og det gjekk ikkje lenge før det nærma seg last. Oss låg ikkje så langt unna Saint Pierre, så vi gjekk inn der og fekk meir is.

Vi greidde ikkje å fryse unna meir enn 3,5 tonn i døgnet. Så ein gong låg oss der over ei veke bere å fraus ned. Full last var om lag 80 tonn i fryseromet.

Det vart mykje 96% då?

Hehe, det var ikkje heilt fritt. Men så tok fiskeriet av og det vart kursa sørover.

Ein del av flåten låg ut for Boston og New-York og i området der då.

Oss gjekk også dit, og der var litt fiske, men det minka av fort. Men oss trengte berre noko lite og helst små fisk for å toppe lasten.

Så begynte vi å gå austover mot Saint Pierre-banken for å korte inn på vegen. Då vi kom fram så sette vi alle linene for å vere sikre på å få nok fisk. Dette var om lag 100 liner.

Kor lenge sto dei linene i sjøen og fiska?



Fiske med «Tampen». Foto frå Jan Hareide

Nei, det var som regel 3-4 timar litt etter stad og forhold. Som regel var det greitt at dei sto i lysninga, då var den som regel mest bitevillig.

Etter kort tid såg vi at linene var fulle av fisk for der stod blåsene og gikk opp og ned, og det vart full utpurring og vi begynte å drage.

Det var fullt med håbrand, og mykje meir enn oss trengte.

Så vart spørsmålet kva oss skulle gjere. Det var gale og skjere dei av lina også.

Jau, vi kom til at det var berre ein ting å gjere, og det var å legge på is. Om kvelden kom oss inn til Saint Pierre, så var det å begynne å rive køybotnar fram i lugaren igjen og sette opp nytt skot. Eg trur oss hadde ned i lugarane rundt 12 tonn. Men det var detta med ising då. Eg hadde vore eit par tre turar på eggja batar og hadde vore bort i og isa.

Så oss fekk is, det var viktig å få ut i sidene, og godt med is på toppen. Så var det køybotnane og presenning.

Men som du veit så smelta isen. Så vi var veldig spente når vi kom til Tyskland om det var brukande vare det vi hadde isa ned.

Men det viste seg at det var kjempe fin vare. Dei lasta det rett på jarnbane, og det vart skipa til Italia. Jau, oss var spente, men det viste seg å vere førsteklases vare.

Det var no trass alt nokre dagars segling til Tyskland, mellom 8-10 døgn.

Dokke var heldige med veret då på overseglinga til Tyskland?

Ja, den turen var det ei fin og rolig oversegling. Flott ver og full klaff. Oss var naturlegvis innom ein pub også i Tyskland. Og der var det nokså fullt, men merkeleg nok var det romslig rundt oss. Hehe, du kan tru kor det lukta av oss!

Men så gjekk oss bort igjen enda ein tur. Då var no køyene oppatt sette og laga til igjen. Men no hadde oss vel berre åtte tonn som vi isa.

Eg gjekk i land då etter denne turen, men dei gjekk bort enda en tur. Den turen kom dei vel heim julaftan.

Elles så var eg med fire somrar på driving, drivgarn etter sild, og ned salting. Ved Island då. Vart to turar med «Bard» og to med «Flemsøy».

Du har vore med på snart det fiskeri som er du då?

Ja, faktisk så har eg vel det. Tråling, sild og loddefiske. Så har fått med det meste når det gjeld fiskeri ja.

He du gått klar uhell og dramatikk på alle turane også?

Eg har i grunnen vore heldige. Må seie det ja. Var den episoden med «Eskimo» som kunne enda dramatisk, men det enda godt.

Eg trur heller ikkje eg har vore sjuk ein einaste dag i den tida eg dreiv sjøen. Litt forkjøla og slikt naturlegvis, men vi gjekk no aldri til køys av den grunn. Nei eg har vore heldige og hatt god helse.

I 1972 var siste turen i isen. Det var med «Polaris».

Deretter mønstra eg på «Elektron» som eg var om bord samanhengande i 22 år. Då gjekk vi hovudsakleg kyst- og Nordsjøfart.

Rossøya, 80.49⁰ nord

Europas nordligste punkt, vel 9⁰ frå Nordpol-punktet

Av Bjarne Harald Brobakk

Rossøya, den nordligste av sjuøyene nord for Nord-Austlandet på Svalbard, er den siste fjellknatten som kommer opp av havet, før polbassenget går inn mot 90 grader og Nordpol-punktet. Den har fått sitt navn av polfarer Ross, en engelskmann som hadde sine polare ekspedisjoner på første halvdel av 1800-tallet.

De aller første skandinaver, og europeere ellers, tar vel Nordkapp på 71 grader nord for å være det nordligste punkt i Europa. A.E. Nordenskiöld fastslo på den svenske polarekspedisjonen i år 1868, at de sektorlinjer som omfatter Europa og går nordover og tar med grunner og øyer, tar også med Svalbard med tilhørende øygrupper, og at Rossøya er det nordligste punkt på den europeiske kontinentalsokkelen.

Tidligere hersket det tvil om det kunne være øygrupper lenger nord i polbassenget. Et tegn var at trekkfuglene fortsatte lenger nordover om våren. Rossøya er høyarktisk, med det er jo hele Svalbard regnet for å være, avstanden mellom ytterpunktene er store, og trekkfuglenes hekking er et tegn på det.

Her kan man ved Sydkapp på 77 grader finne kull med store kyllinger, mens det samtidig midt på øygruppa er ny klekte kyllinger, og lengst nord, på 80 grader, ligger fuglene fortsatt og ruger. Da vinteren kommer tidligere her, må disse få det hektisk med å få ungene flyvedyktige og sørover før vinteren.

På ekspedisjonen i 1868 tok Nordenskiöld med seks fra Svalbardsferder vante fangstmenn. Av dem Johan Johannesen som harpunerer, og fangstmann Edvard Bomstad.

Det kan ikke være andre enn Johan Adrian Johannesen, født 1815 i Balsfjord. Det var en annen fangstmann på de tider, Johan Johannesen fra Ørnes i Balsfjord, men denne var en av de 16 som døde på Kap Thorsen ved Isfjordens



Bjarne Harald Brobakk på toppen av Rossøya, Europas nordligaste punkt august 1998. Foto: O. Engkvist

nordside på Svalbard vinteren 1873, og gravlagd i en fellesgrav der, og han var da ung.

Dette og mer har jeg innsikt i fra det nordiska museet i Stockholm, der det finnes et omfattende materiale om Nordenskiolds ferder, og de folk han tok med seg fra våre trakter, og de sentrale posisjoner de fikk på hans ekspedisjoner.

Fra denne Johan Adrian Johannesen er det også en ishavshistorie gjennom etterkommerne.

Jeg var på Rossøya sist gang i august 1998 med «Polarboy», ex «Aurora», «Polaris», og med tidligere ishavsreder og skipper Paul Stark. Da tok jeg hele den høyarktiske fjellknotten i befaring. Øya er meget karrig, som forståelig er, knapt 100 meter høy og ganske flat på toppen. Det lå igjen et bogblad og et horn fra en rein som sikkert har vandret og drevet med isen til øya,

for så å ende sine dager der.

På den nærmeste øya, V. Tavleøya, er det fuglefjell og grønt og fint gress ned fjellsiden. På Rossøya kan man nyte synet av midnattsol til 31. august når det er klarvær. Men det mest vanlige er surt og kaldt polargufs med skiftende vind og strømforhold, og isens stadige gnag mot øya sommer som vinter.

Fra varden på toppen av øya kan man i klarvær formelig bruke fantasien og se nordover. Da svinger meridianene inn og buler ned for å møtes ved polpunktet. Snur man seg mot sør, kan man si at man har hele Europa foran seg.



VS Poland Sp. z o.o.

Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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

Ole S. Brandal, født 1872, fortel frå ishavet

Av Peter Karlsen,
1943

Eg var med skøyta
«Elieser», skipper
Olavius O. Brandal,
då eg var 15 år.



Dette var første gong eg dreiv fiskje. I denne tida var her berre to skøyter på Brandal. Det var «Brødrene» og «Aberline».

I desse første fiskjeara mine med «Elieser» og «Fridtjof», var eg kokk og løna mi var rekna i «onglar», som ein kalla det.

Kokken fekk egne på 12 onglar og vart tildelt den fisken som beit på desse onglane.

Men resten av mannskapet hadde kvar sin lut.



Ole S. Brandal

I 1898 var der fylgjande skøyter på Brandal:
«Minna» v/Peter S. Brandal, «Hulda» v/Severin Haugen, «Emil» v/ Lars R. Brandal, Severin Haugen, Petter Mur og Hans Saudebø.



Måleri av «Rolf».

«Brødrene» v/Petter Runne og Ole Ris, og «Bergliot» v/ Olavius O. Brandal.

I 1886 kjøpte eg skøyta «Gunhilde» som eg selde til Johan H. Brandal, og han selde henne seinare til Peter S. Brandal m/fl.

«Rolf» og «Rapp» vart også innkjøpte i 1896, først nemnde av Kolbein Kvitnes og sist nemnde av Rasmus R. Brandal.

Selfangstinteressene kjem til Sunnmør.

Då Peter S. Brandal og faren, Severin Haugen, (Brandal) var på torskefiskje ved Finnmarks-kysten, hadde dei lagt merkje til alle selfangarane som kom inn lasta med spekk og skinn.

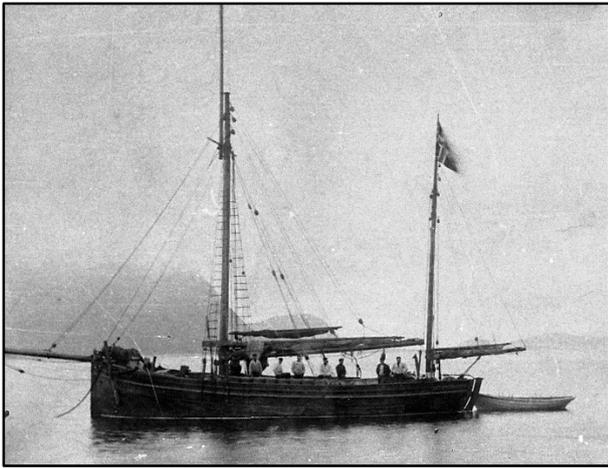
Dei snakka med ishavsskipperane og skytterane der oppe i Tromsø og Hammerfest og fekk hug til å dele litt av den spenning som desse hadde gitt uttrykk for å ha opplevd.

I 1897, då Peter S. Brandal og Severin Haugen kom heim frå ein torsketur, sette dei fortgang med planane sine om å få skøytene rigga om til selfangstfarty.

Det vart gjort ymse forsterkingar på skroget og det vart pålagd ishud. Peter sjølv rusta ut «Minna» og Severin Haugen vart skipper på Samborg si skøyte «Nils Liaaen», (han var to år skipper her).

I 1898 reiste så Peter S. Brandal og Severin Haugen til Vesterisen på selfangst. Same året reiste også Fuglvik frå Ålesund til Austisen på sin første selfangst tur.

I den første tida vart det nytta skyttarar frå Tromsø, men mannskapet var her i frå distriktet. Severin var uheldig med skyttarane sine.



«Minna» i bøya utfor Brandal.

Men Peter hadde hellet med seg og fekk ein god start.

«Nils Liaaen» var på ishavet berre eit år. I dei første åra var skutene ikkje assurerte, ein fekk ikkje assurere dei slik som i våre dagar. Så det var eit vågalt eksperiment.

Då skutene kom heim frå fangsttur, vart fangsten som oftast seld til reieren, og etter at hyre til dei to skyttarane var trekt frå vart delingsfangsten delt i to partar. Ein til skuta, eller til reiarlaget, den andre parten vart delt til mannskapet.

På kvar skute var det 10 mann. Skipperen hadde to luter. Skyttarhyra var for 1. skyttaren kr 100,00 og for 2. skyttaren kr 60,00. stuerten hadde lut.

I 1900 kom det fleire skuter til Brandal.

Eg sjølv kjøpte «Havfruen» og var skipper på henne til ishavet same året. Eg hyrte skyttarar herifrå, det var Johan Sandvik og Laurits S. Brandal.

Desse to hadde ikkje vore i ei ishavstunne før og sjølv hadde eg ikkje vore på ishavet. Mellom mannskapet kan eg nemne Knut Olsen, som forliste med «Hercules» i 1917.

Peter S. Brandal skulle også dette året til Vesterisen med «Minna». No hadde han også skyttarar herifrå. Det var Isak Notøy og Sevrin Liavåg.

Dette var tredje året Peter var på ishavet.

Det var ikkje fangst å finne ute i isen dette året, så vi byrja derfor å gå innover mot Grønland.

I fleire år hadde sørlendingar drive fangst etter ungsel i Vesterisen, klappmyss i stredet, og dessutan bottlenosefangst.

I 1900 var det i isen ti stimbarkarar av tre på 500 – 700 br.reg.ton. Der var 60 – 70 mann på kvar og dei hadde 10 fangstbåtar.



Bottlenosefangst med «Minna» i 1900. Foto frå Olaf S. Brandal

Vi hadde høyrte at det skulle være kvalross i fjordane på Grønland og dessutan så kunne vi vere heldige å få bjørn på isen på vegen innover. Det var særst risikabelt å taka seg inn gjennom isen, for vi kunne verte skrudd sund, og kanskje ned, rett som det var.

Men vi måtte noko våge for å berge turen, og dette såg vi som siste utveg.

Peter og eg konfererte med skipperane på stimbarkane, men dei frå rådde oss sterkt frå dette vågestykke. Vi hadde for små skuter, meinte dei.

Men dersom vi bestemte oss likevel for å prøve på å forsere oss igjennom, så måtte det gjerast på 74 – 75 grader nord. Dette vart gjort, men vi vart liggande faste i isen i lang tid.

Dette var i slutten av juni og det var ein del isskruing. Men ved å setje plankar ned langs skutesida vart vi heldigvis ikkje pressa sunde. På denne måten dreiv vi lenge i isen, og mykje skodde gjorde det også vanskeleg for oss å finne ut kvar vi var. Vi streva med å stake skutene fram gjennom isen så godt vi kunne. Til slutt bestemte vi oss for å prøve å ro oss til land.

Eg fekk med meg tre mann i beste fangstbåten vår. Vi dels drog han over isen og dels rodde der det var muleg.

Vi tok land nær Kvalrossøya. Her sette vi båten på land og brukte han til hus om natta. (Vi kvelde han over oss.)

Då skodda letta fekk vi sjå at skutene var komne lause av isen og låg ute ved land.

Vi kryssa no nordover langs med kysten, Peter, som stod i topptynna, ropte brått til meg at eg måtte sjå innover mot land.

Han skjøna ikkje kva det var han såg, om det var eit stort fælt dyr, eller kva. Vi var no komne tvers av Shannon.

Det synt seg at det vi såg var ein Moskusokse, og desse dyra var heilt ukjende for oss. Peter og eg gjekk på land og skaut to oksar. Skyttarane skaut også tre stykkje.

Seinare skaut vi mange fleire, både moskus og isbjørn. Vi hadde til saman 70 isbjørnar, og så tok vi 10 levande isbjørneungar og 4 levande moskuskalvar.



Kvalrossfangst på isen.

Ein dag råka vi på nokre kvalross på isen. På to flak låg der fordelt 2 og 3 stykkar. Ein av fangstbåtane kom for nær flaket og kvalrossen jumpa om bord i båten. Båten vart full av vatn og forsvann i sjøen med kvalrossen om bord. Vi kom oss over i båten til Peter.

Kvalrossen hadde rive sund trøyeerma mi med dei store tennene sine.

Peter hadde sett korleis Tromsøværingane rusta ut fangstbåtane for kvalrossfangst. Det skulle være 4 mann i kvar båt så skulle det vere 2 harpuner i båten, desse skulle ligge klar ferdig til bruk. Vi hadde også 6 – 7 reserveharpuner. Dessutan måtte ein mann stå klar med ei øks i tilfelle av at kvalrosa skulle angripe båten.

Det var akkurat det som hende denne gongen. To kvalrossar gjekk til angrep – ei på kvar side av båten og dei fekk tennene sine opp på ripa. Vi greidde likevel å harpunere båe kvalrossane. Ei stund etter kom den tredje opp att med båten min, og vi fekk attende både kvalrosa og båten også. Ho hadde tenner som målte 27 tommar.

Det gjekk fint for oss å komme oss ut av isen, og vi kom til Brandal i slutten av august.

I Ålesund laga vi til utstilling av levande moskus og levande isbjørn. Det var første gong det var kome slike dyr levande til Sunnmøre. Og for moskusen sitt vedkomande var det første gong han vart førd levande til landet.



Dei hadde med levande isbjørn. Her frå ein tur med «Aarvak» tidleg på 1930-talet. Foto frå Bjørlykke

Etter dette vart vi kalla opp til den Danske konsulen i Ålesund. Han klaga på oss fordi vi hadde gått inn til Grønland utan løyve, og gjorde oss merksame på at Grønland låg under Dansk herredøme.

Peter svarta at dersom det var so at dei eigde Grønland så måtte dei ha sopass interesse for landet at dei vakta på det og også nytta det ut. Han hadde aldri sett nokon danske der borte, sa han.

Det vart ikkje noko meir snakk om dette. Fridtjof Nansen kom også til Ålesund, Peter og eg vart kalla ombord til han. Han viste stor interesse for turen vår gjennom Grønlandsisen.

Noregs første overvintringsekspedisjon til Grønland.

Utbytte av selfangsten var i desse første åra godt, og det var mange som fekk interesse for ein tur til Grønland for å overvintre der.

Etter at vi kom heim våren 1905 og hadde gjort ein god tur i Vesterisen, bestemte vi oss for å prøve ei overvintring.

Dei som gjekk saman om dette var: Ole S. Brandal, Peter S. Brandal, Knut Olsen, Peder Trandal og Ole Totland.

Vi rusta ut skøyta «Idræt», Peder Trandal var skipper. Men då skuta var komen nesten inn til Grønland, så vart ho ned skrudd av isen.

Den dyre utrustninga strauk med, men mannskapet vart berga av ein Skotsk kvalfangar som låg der etter Grønlandskval.

Denne kvalsorten kan få ein verdi på 70,000 kr. Turen med «Idræt» i 1905 var altså det første forsøket på overvintring ved Grønland.

Fleire og fleire tek del i selfangsten.

På Brandal vart no etter kvart fleire skuter utrusta for selfangst. Desse skutene var: «Hulda», «Rapp», «Rolf», «Gunilde», «Neptun», «Fri», «Isrypen», «Avance», «Floren», «Norrøna» og «Ispurven».

Til dette kom så: «Minna», «Union» og «Havfruen».

I 1906 då ein del av desse selfangstfartya vart liggande faste i isen, var det likevel mange av skutene som kom fram på ein heil del med sel som hadde frose inne.

Skutene gjekk i lag om samfangst. «Minna» og «Union» kom i seinaste laget og fekk ikkje vere med på samfangsten. Dei måtte berre ligge å sjå på at dei andre skutene lasta seg.

Men lukka fylgde med «Minna» og «Union» også dette året. Først nemnde skute fekk last



«Norrøna»

med klappmyss og litt seinare så fekk «Union» last med kvalross ved Grønland.

Dette vart mykje betre turar enn dei andre selfangarane greidde dette året. «Minna» hadde også skote fast ein grønlandskval med bottlenoskanona si.

(Dei fleste av selfangstfartya hadde med seg 1 – 2 slike kanoner på turen).

Men denne grønlandskvalen greidde å få gnaga av lina til harpunen, mot isen. Dermed så reiste kvalen sin veg.



*Mannskap på «Minna» poserer med harpuner.
Foto frå Olaf S. Brandal*

I 1907 fann vi ikkje fangst på dei vanlege felta. Men Peter hadde ei meining om at det skulle finnast is lenger ute i havet, for han hadde sett det var så lite havdønninga inne ved land.

Han fekk med seg bror sin, Sigvald S. Brandal som var førar på skøyta «Hulda», og dei siglde og siglde utover, men is såg dei ikkje. Sigvald ville snu, men Peter meinte dei burde fortsette enno ei stund. Til slutt så kom dei då også fram på ein isstrimmel ute i havet. Her kom skutene ifrå kvarandre for «Hulda» greidde ikkje å forsere isen slik som «Minna».

Etter nokre dagar så kom «Hulda» fram til «Minna», igjen, ho låg då fullasta med sel og var klar til å gå heim. Her var det rikeleg å taka av og Peter var arg på Sigvald fordi han ikkje var komen før. Men «Hulda» fekk også full last.

Peter skjøna no at med maskinkraft ville sjansane vere mykje større for å nå inn til selen og såleis vere sikrare på å gjere betre turar. Han bestemte seg allereie no her ute på isen at når han kom heim så skulle det setjast maskin inn i «Minna». «Union» og «Minna» var ombygde og forlengde 12 fot i 1908. Då fekk dei også innmonterte maskiner på 45 hk ved Brunholmens Mek.verksted. Dette året gjekk vi tidlegare heimanfrå. Vi forlèt Brandal den 20. mars. Dette var for at vi skulle ha betre von om å nå ungselen. Vi gjorde ein bra tur. Deretter gjekk vi til Grønlandsstredet på klappmyssfangst.

Det var no berre 3 stimbarkar att i Vesterisen. Dei slutta for godt i 1908. Forutan at vi no dreiv selfangst om våren og sommaren, så var det også enkelte skuter som gjekk til Island på sildefiske. Vi dreiv også etter torsken på Sunnmørshavet, om vinteren var vi med på storsildfisket. På denne måten vart no drifta med ishavsskutene ei heilårsdrift. På kvar skute var det 14 mann, og mannskapet vart lønt etter eit prosentsystem.

I dei første åra brukte vi Remington gevær med express blykuler til selfangsten, men omlag i 1907/08 gjekk ein over til å bruke Krag-Jørgensen gevær og kuler med blyspiss. Mannskapet på skutene var for det meste unge gutar.



Brandalsskutene hadde med seg folk frå nesten alle kantar av landet. Seinare kjende ishavsskipperar som Johan Olsen, Paul Lillenes, Knut Olsen og Lyder Strømmen. Alle desse byrja sine første læreår med brandalskarane. Utrustninga til ishavsturane tok vi med Fa. Koppernæs i Ålesund. Her leverte vi også i førstninga spekket, for Koppernæs hadde damperi. Peter og eg kjøpte fangstane frå «Minna» og «Union» saman med Koppernæs.

Det er feilaktig det som står i Ålesund by historie at Koppernæs rusta ut «Minna» saman med Peter S. Brandal. Peter rusta henne ut sjølv, men han kjøpte utrustninga med Koppernæs.

I 1912 bygde Peter seg spekkdamperi sjølv. Etterkvart så vart her også fleire som bygde seg slike damperi. Både Johan H. Brandal, Rasmus R. Brandal, Sigvald Brandal og Peder P Runne hadde damperi. Fleire og fleire av dei fyrste skøytene vart no bygde om til dampskuter. Eg kan nemne: «Rapp» eigar og skipper Rasmus Brandal, «Neptun» eigar og skipper Peder P. Runne, «Isrypen» eigar og skipper Johan H. Brandal, «Rolf» eigar og skipper Kolbein Kvitnes - «Rolf» skifte seinare namn til «Polen».

Laksefiske.

I 1900 kom «Minna» og «Havfruen» også fram på mykje laks ved Claveringsøya. Dei batt seg ei lita not og dei fanga ein del.

Til saman vart det 16 tønner med salta laks. Dei hadde dessverre ikkje fleire tønner med seg.



Laksefiske på Grønland. Foto frå Ada Johannessen.

Eit år fanga Peter og Sigvald ein levande polarrev. Dei laga bur og tok han med seg levande heim igjen. Dei hadde han i bur på dekk. Men dette året hadde dei med seg så mange levande moskus og isbjørnar i bur at det var vanskeleg å halde orden på alt.

Då dei kom til Brandal så fekk reven seg eit høve til å kome seg ut av buret og dermed så strauk han til fjells.

Det første forliset.

Mikal Landmark kjøpte seg ei skøyte i 1903, saman med skyttaren Rangvald Abrahamsen og Lauritz A. Devold i Ålesund.

Skøyta fekk namnet «Norrønna».

Dei vart litt seint ferdige til å gå i isen, så dei bestemte seg difor til å gå direkte til aust-Grønland på kvalrossfangst.

«Minna» og «Havfruen» var tidlegare gått til fangst i Vesterisen. Etter at dei var ferdige med fangstinga forsette dei inn gjennom isen og tok seg inn til land.

Dei såg ikkje noko til «Norrønna» på vegen inn. Komne under land ved Claveringsøya, fekk dei storm i tre dagar. Ein dag, etter at stormen hadde gitt seg ein del, trefte dei på ein fangstbåt. Og



På skutedekk med hare og spyd av narrkval ved Grønland.

det synte seg å vere skyttar Abrahamsen med ein del av mannskapet på «Norrønna».

Dei kunne fortelje at «Norrønna» var forlist. Det hende ein dag det bles opp med sterk storm av nordost, båe fangstbåtane var ute på kvalrossfangst.

Dei få av mannskapet som var att ombord greidde ikkje å halde henne klar av isen.

Ho dreiv ned på iskanten og forliste der. Mennene berga seg opp på isen.

Skipper Fuglevik med «Sleipner» var i same farvatn, han også dreiv ned på iskanten og fekk skade på hekken.

«Sleipner» var heldigvis ikkje meir skada enn at ho flaut, og det mannskapet som var igjen ombord i «Norrønna» gjekk ombord til Fuglevik. Då skyttar Abrahamsen kom att frå kvalrossfangst fekk han høyre at «Norrønna» var totalforlist.

Han hadde sett «Minna» og «Havfruen» langt ute i isen. Og han rodde no utover til møtes med dei.

Dei to skutene sigla no til lands for å sjå kva dei kunne hjelpe med.

Det var enno ein fangstbåt ifrå «Norrønna» som ikkje var komen til rettes. Men på vegen inn fekk ein tak i også denne.

Det var skyttar Hjalmar Hansen frå Tromsø som hadde kommandoen her.

Dei var nokså forkomne då dei var utan mat. Dei hadde leie vêrfaste i tre døgn under stormen. Vi sigla no vidare ned mot «Sleipner». Folk der ombord var i ei nedtrykt stemning.

Peter og Ole Brandal gjekk ombord til dei og sa frå at alle mann skulle hjelpe dei å sette «Sleipner» i stand.

Dei vart samde om å sette skøyta på land ved første floa. Dei fekk lappe saman akterskipet so godt som det var råd under desse tilhøva, deretter så ledsaga både «Minna» og «Havfruen» dei ut av isen.

Mannskapet på den forliste «Norrøna» vart fordelt på «Minna» og «Havfruen».

Skipper Fuglevik bestemte seg for å seile heim med «Sleipner», han tok med seg nokre av karane frå «Norrøna».

Dei kom vel heim til Ålesund.

«Minna» og «Havfruen» gjorde ein tur langs Grønlands-kysten for å sjå etter fangst. Men det var dårlige tilhøve så dei fekk ikkje noko.

Dei fortsette seinare fangsten i Vesterisen, men det vart eit dårleg fangstår.

Nybygg av selfangarar.

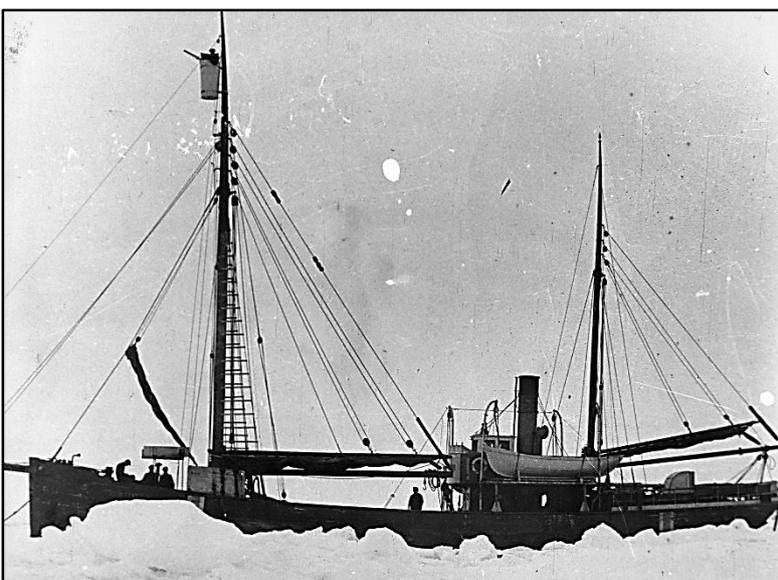
Sigvald S. Brandal og Peter S. Brandal bygde dampselfangaren «Brandal» i 1910.

I 1911 fekk Peter S. Brandal «Jopeter». Dessutan kjøpte han frå Bergen selfangarane «Polaris» og «Aarvak» i 1915.

Ole S. Brandal tinga «Lunheim» i 1912 og på same tid selfangaren «Lysingen».

Sigvald S. Brandal fekk bygd «Haugen».

Anders Lillebø kjøpte «Måleggen» i 1917. Johan H. Brandal kjøpte «Fangstmand».



«Haugen» tinga av Sigvald S. Brandal.

Ymse forlis.

I 1917 var det eit katastrofe år i Vesterisen.

Då forliste 7 selfangstfarty med mann og mus. Men ingen av dei forliste fartya var i frå Brandal.

Fylgjande skuter i frå Brandal har forlist:

«Minna» skipper Ola Rebbestad, forlist i Stredet, 1918

«Harald» skipper Rolf Kvien, forlist i Kvitesjø, 1926

«Brandalingen» skipper H.J. Bjerknes, forlist i Kvitesjø, 1928

«Riis» skipper Jon R Ulstein, forlist i Kvitesjø, 1925

«Polarhavet» skipper Peder Mur, forlist i Kvitesjø, 1928

«Jopeter» skipper Johan P. Brandal, forlist i Stredet, 1932

«Vesterhavet» skipper Nils L. Brandal, forlist på veg til is, 1939 heile mannskapa på desse skutene vart berga.

«Rapp» skipper Johs H. Brandal, forliste under sildefiske ved Kristiansund i 1914.

Det kom vekk ein del av mannskapet, mellom anna: John R. Brandal og Iver R. Brandal

«Isspurven» skipper Rasmus R. Brandal forliste i sildefiske, 1913 alle kom vekk.

«Nordishavet» skipper Henrik Landmark, forlist i sildefiske 1918

Tidl. «Måleggen». Alle kom vekk.

«Isrypen» forliste på Norskekysten

«Floren» forliste på Norskekysten.

Når ein tek i betraktning alle dei skutene som har blitt sendt til ishavet ifrå Brandal, og når ein ser på alle forlisa, dei fleste under svært dramatiske tilhøve, så må ein trygt seia at ein har vore heldig å misst få av fangstfolk frå Brandal.

August 1943

Peter Karlsen

Brandal City under årets første polarkveld

Av Webjørn Landmark

-Eg er stolt og glad for å få æra av å opne året for 100 års markeringa over Kings Bay, Brandal City og Peter S. Brandal. Men dokke er no ganske dristig som henta ein arkeolog som held til på det tørre land for å kome hit til ishavets folk for å halde foredrag. Eg skal prøve å drage dei viktigaste linjene av den 100 åri historia til Ny-Ålesund, eller Brandal City som var starten.

Slik opna Per Kyrre Reimert eit glitrande foredrag om historia til Ny-Ålesund gjennom 100 år. Mange hadde trossa politiet sine åtvaringar om å halde seg inne midt i verste kasta til ekstremvêret «Tor» som herja og knaka godt med museumsbygningane denne kvelden.

Reymert opna foredraget med å vise kart over byen frå den tida den hadde namnet Brandal City. Kartet var i frå 1919, og viste korleis Peter S. Brandal sin by såg ut dette året, og Reymert sa at Brandal City namnet truleg var i bruk i 4-5-6 av første åra.

Longyearbyen er naturlegvis mest kjent på Svalbard. Longyear kalla opp byen der etter seg sjølv, og då kunne heller ikkje Peter S. Brandal vere dårlegare på det, og det vart Brandal City.

Men for oss som var oppvakse i Tromsø så var det berre namnet Kings Bay som vart brukt, kunne han fortelje.

Eg kan hugse frå oppveksten at mi bestemor skulle helst ha kol frå Kings Bay, den hadde nemleg ord på seg for å ikkje sote.

Då engelske Pool var der oppe i 1610 så oppdaga han alt då at der var kol i fjøra i dette

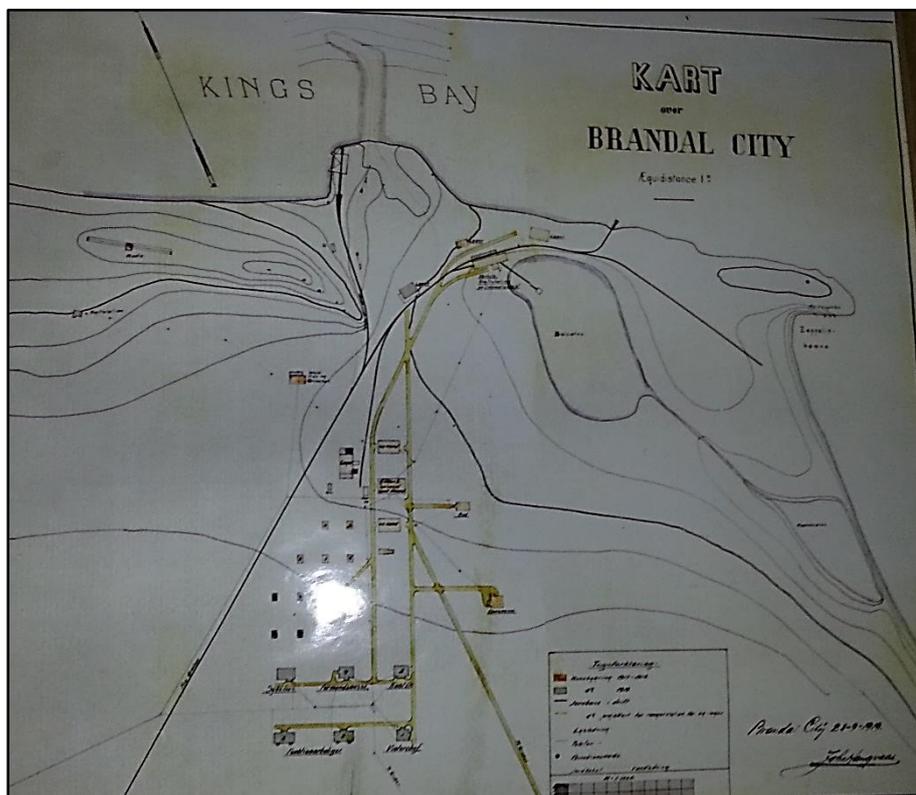
området. Svenske geologar på 1800- talet var i området og tok med seg prøve. Dette var kunnskap som var godt kjent.

Men så kom det en Tromsøværing, Søren Zakariasen, gammal ishavsmann som hadde drive mykje ishavet og sommarfangst på Svalbard.

Han hadde også gjort seg kjent med at det var mykje kol i området rundt Isfjorden. I 1899 braut han kol på Svalbard som den første. Han stifta et kol selskap, og dette vart ei stor nyhende både i Noreg og i Europa.

Etter dette så kom det fleire til å begynte interessere seg for kol verksemda.

Først kom engelskmennene, så var det frå Nederland, engelsk-russerar og han Longyear sjølv kom der opp. Så Svalbard vart kjent som ein kolgruvestad.



Kart over Brandal City datert 21.09.1919 frå utstillingane i Ishavsmuseet.

Svalbard var kjent for staden der det var lett å starte for seg sjølv. Det første selskapet som gjorde seg nytte av kjennskapen frå geologane var ein bergenser, med aksjeselskapet Bergen. 22. juli 1901.



Peter S. Brandal

Dei gjekk på land på den staden som seinare vart Brandal City, tok eit utmål og sette opp eit lite treskilt med namn og dato. Så enkelt var det å ta land på Svalbard den tida.

Men dei gjorde ikkje meir enn å vere der det eine året, men dei hadde annektert eit området. Men i 1909 kom Christian Anker i frå Halden, hadde eit kol selskap som han kalla Grønfjorden, Green Harbour Cull compagni, han hadde starta nede ved Barentsburg, men var ute etter fleire områder å drive.

Han kom opp til Kings Bay, reiv ned skilta og sette opp sitt eige. Dette var lovause tilstandar. Det fanst ikkje noko lov på Svalbard denne tida kunne Per Kyrre Reymert fortelje.

Dette var før Svalbard hadde blitt ein del av kongeriket Noreg. Tradisjonen var å skrive namnet sitt på området du annekterte, og den siste som hadde skreve seg på skiltet var den som hadde rettighetene.

Anker dreiv der i 1909 og 1910, sette opp nokre brakker og braut fram litt kol. Dei var opp igjen i 1912 og 1913 og var der i om lag seks veker. I 1914 og -15 berre nokre få dagar. Men det vart ikkje noko fart over det.

Så døde han Christian Anker. Dødsbuet såg ikkje verdi i anlegget, og la det ut for sal. Via omvegar kom så dette sals tilbodet via ein bank i Ålesund og banken, som sikkert hadde forbindelse med Peter S. Brandal, la fram tilbodet om å kjøpe rettighetene her til han.

Peter S. Brandal slo som kjent til og kjøpte desse rettighetene for 250.000,- kroner. Men kvifor gjorde han dette? 2000 km i frå kjøparane. På ein stad du kan skipe ut kol berre fire månadar i året, resten er du innefrosen i fjorden.

Dessutan måtte du drive ut kolet på vinterstid i totalt mørke og permafrost.

Adolf Hoel var der oppe mykje samtidig med Brandal, han sa seinare at han Brandal hadde forbindelsar med Tyskland før og under første verdskrig.

Kan det vere at Brandal då i 1916 har tenkt at det ikkje var sikkert at han fekk kjøpe kol med england som var den store eksportøren etter dette? Og med den gründer-ånda han hadde, såg han sikkert ikkje mørkt på å bygge si eiga gruve. Det er den eine forklaringa.

Men eg trur ein også må sjå litt vidare på det, seier Reymert.

Særleg når han Brandal fikk med seg Trygve Klausen, Michael Knutsen og Trygve Jervell. Kol var den viktigaste energikjelda på denne tida.

Vi snakka no om tida rundt 1916-17. Folk fyrte med kol, jernbana hadde kol, fyra langs kysten, marinen osv. Det var eit enormt market for kol, og eg trur nok at like viktig som å sikre sine eigne ishavsfartøy såg han verdiane i ei kolgruve i eit forsøk på å stå på eigne bein forretningsmessig.

Rettighetene vart i alle fall tildelt Brandal, og på annekssjonsskiltet er det hans namn som står sist, annekssjon fornya 14. august 1916.

Då var Peter S. Brandal der sjølv, i ca. seks veker, og hadde med seg skutene sine «Signalhorn» og «Polaris».

Då har nok Peter S. Brandal gått å rusla der i området og grubla og tenkt ein heil del. Så har han nok bestemt seg for å slå til og sikre seg staden den 14. august når annekssjonen var skrive på skiltet.



Peter S. Brandal (tv) og Michael Knutsen på trappa utanfor Chefsmessa.

Då var det han som fornya annekasjonen. Då har han avgjort at dette skal han kjøpe og drifte. Så reiste han ned igjen med 300 tonn kol som dei hadde greve ut for hand desse vekene.

Så den 12.12.16 i lag med dei tre karane frå Ålesund så stifta dei formelt Kings Bay Cull Comp. AS.

Men ei anna sak Per Kyrre kom inn på, er at det fortsatt var lovause områder, så strengt tatt hadde jo ikkje Anker sitt dødsbu noko å selje!

Men skal vi sjå på kva tid Brandal City og Kings Bay kull Comp var «fødd», så er no mi meining at dette skjedde den 14. august når han mest truleg tok avgjersla og skreiv seg på skiltet, meiner Per Kyrre Reymert. Så har dei tre andre forretningspartnarane i Ålesund fått tilbodet og kome til seinare.

Dei bygde snart ein del bygningar, der i blant ein bustad for direktør, eigarane og eigarane sitt besøk. Huset har fått mange titlar, men chefsmesse som det var kalla først synest eg passa best.

Sommaren 1917 var det opp med mykje folk, material til bygningar osv. Kings Bay Cull Comp. satsa stort.

Her var vi 1200 km frå Nordpolen. Ingen andre hadde verksemd så langt nord. Dei måtte ha med seg alt dei trengte heimanfrå.

Brandal skulle ha ein by med plass til 250 overvintrarar, pluss 50 sommararbeiderar. Det vart anlagt fleire gruver, bustadar og kraftverk, verkstad, kai og telegrafstasjon.

Til og med fjøs med stall kom opp. Dei skulle ha hestar til å køyre om vinteren. Sommartid hadde dei skinnegangar, lokomotiv og vogner. Men om vinteren heldt dei ikkje skinnegangane opne. Dei hadde også litt grisar og høns.

Det var eit intenst byggearbeid, og sommaren 1917 var det 143 mann i arbeid og dei tok ut 800 tonn kol. Overvintringa frå 1917 til 1918 budde det 62 mann i Brandal City.

15.000 tonn kol jobba dei fram gjennom vinteren på denne første overvintringa. Sommaren 1918 vart det meir bygging, og 300 mann var der i arbeid.

Då vart det bygd opp ein del småhus bl.a til sommaransatte. Det var mykje som måtte ordnast, bestillingar, utskipingar osv. så telegrafan var viktig å få på plass.



Foto frå Brandal City i 1918.

Peter S. Brandal ville ha telegrafan alt i 1916, men då protesterte engelskmennene og gav beskjed om at det går ikkje, du har for gode forbindelsar med Tyskland og det kan vere at det vert sladra på observasjonar som ikkje bør kome ut, fortalte Reymert. Men i 1917 så fekk han lov å sette opp stasjonen.



D/S «Astrid» lasta sin første last kull sommaren 1918. Foto frå Odd Arild Brandal

Dei hadde ikkje fått kai enda, så det vart brukt prame til å frakte kol ut frå land til båtar som kom å henta.

Det var ikkje småtteri kva dei skulle ha opp der. Tenk no på kvar vi er i verda, seier Reymert.

Det budde ikkje folk lenger nord på jorda. Kanskje nokre få fangarar på Vest sida av Grønland. Men ikkje noko anna.

Og her bygde Brandal altså eit grisefjøs til 60 grisa, og opp i 90 grisa å det meste. Mykje av arbeidet som vart utført desse første åra var rett å slett eit imponerende ingeniørarbeid for å vere på denne tida.



Musikklag i Brandal City sommaren 1918. Foto frå Odd Arild Brandal.

Ny-Ålesund er den gruvebyen på Svalbard med flest bevarte hus. Kun tre hus strauk med under krigen då ein tysk ubåt var på besøk å brende dei ned. Det var 29 hus i byen til Brandal før krigen. Framleis står 23 av desse husa igjen i Ny-Ålesund.

På arbeidsbrakkka budde det 76 mann, i dag er det 10 hotellrom i det huset. Så dei låg nok

trengt den gangen dei hadde plass til 76 arbeidskarar.

I 1920 kom det kai. Eit stort framsteg for å få transportert ut kol. Forskjellen på gruvene i Ny-Ålesund og Longyearbyen er at i Longyearbyen ligg kol-laget heilt flatt som fyllet i ei blautkake. Mens det i Ny-Ålesund ligg kollag som helle mellom 8-12

grader nedover frå dagen og ned i fjellet bak.

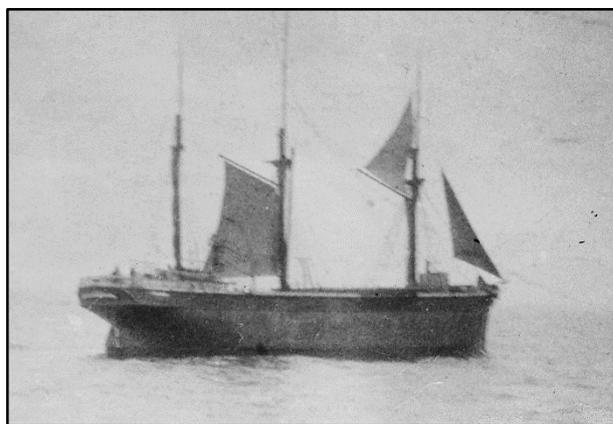
Laga med kol er også ein del tjukkare her, kunne Reymert fortelje, og dei grov seg heilt gjennom permafrosten på om lag 150 meter og ned i våtare fjell.

Utfordringa i desse gruvene var å få ventilere godt nok. Kola slepp som kjent ut metangass og denne måtte ut. Berre ein liten gnist kunne føre til store eksplosjonar. Nokre få av arbeidarane som var henta opp der hadde erfaring, men dei fleste hadde ikkje det og fekk ei rask opplæring på staden.

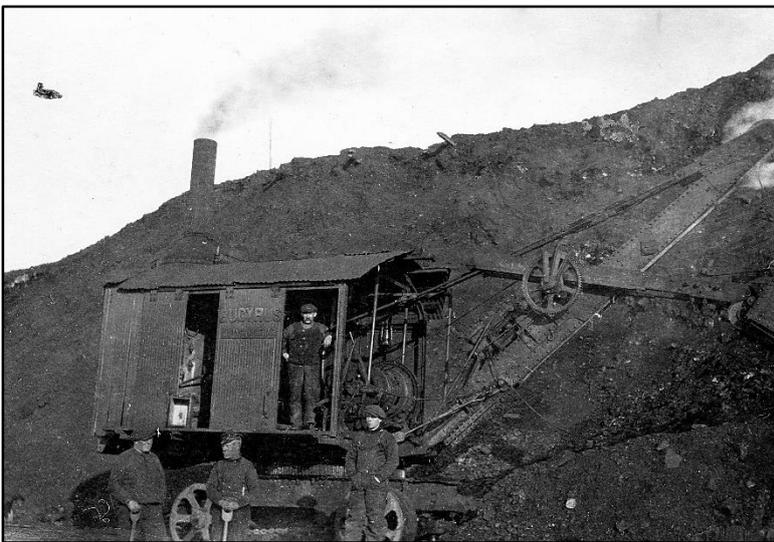
På det meste i åra 1921-22 budde det rundt 300 menneske i Brandal City, inkludert ein del kvinner og barn som også fekk kome til i byen. Denne muligheita fanst ikkje i Longyearbyen der det berre var mannsamfunn og kvinner fekk ikkje kome der.

I Longyearbyen kom der ikkje kvinnfolk før i 1928 då som tilsette i messa. Det var store forandringar. Gruvebusen begynte å pynte seg i skjorte og slips for å gå å ete middag.

Med ein gong der kom «messepike» så auka helsetilstanden enormt.



«Vega» på veg til Brandal City i 1918. Foto frå Odd Arild Brandal



Minste lastemaskinen. Foto frå H. Hjelle

Men i Brandal City hadde det vore slik i mange år alt. Kanskje var det for at det skulle vere lettare å få i dei beste folka, at det vart lettare å få dei til å flytte når dei hadde høve til å få med kone og born.

Byen fekk også verdens nordligaste jarnbane med fem lokomotiv med over 30 vogner, og fire km skinnegang.

Ein imponerande infrastruktur når vi veit kvar vi er på kartet. Ei stor dampskuff var også på plass for å fylle vognene som gikk ned til kaia. Lokomotivførarane hadde ein heilt eigen status der oppe. Dei kom opp berre somrane, elles sto lokomotiva på lok stallane.

Per Kyrre kunne også fortelje at lokomotivførarane var berre Sunnmøringar. Det var ingen andre som slapp til.

Dei hadde også sin eigen spisestad og egne brakker.

Eit eige lag dreiv også med skinnelegging. Det var eit evig prosjekt grunna permafrosten. Når den tina litt så likna det meir eit anlegg frå Liseberg, så denne gjengen hadde nok å styre med for å halde skinnegangen køyrbar.

Men før kaia kom var det tre pramer som vart nytta både til utskipping av kol, og til å få på land alt av utstyr som kom der. Utskipinga av kol var veldig tidkrevjande.

Det var fylt i trekasse på 70x70x100 cm som vart stabla om bord i desse lekterane. Men så vart det bygd kai.



Lokfører Pettersen Brandal City 1918.

Dei fekk tak i ein gammal båt som heitte «Vega» som dei søkte på botnen der og fylte med stein og bygde så kai på den. Då gjekk lokomotiva ut på kaia og kola vart kvelva i ei renne som gjekk ned i båtane som henta. Eit stort framsteg og mykje meir effektiv utskipping.

Toppåra var dei oppe i 99.000 tonn kol i gruvene i beste åra på 1920-talet. Berre tre år etter krigen var dei i nærleiken av dei tala.

Då med mykje betre utstyr og betre livsforhold. Så det dei gjorde desse åra var imponerande. 8. februar 1920 vart Svalbard Norsk.

Då var det på Svalbard 120 ulike anneksonar, og desse skulle no behandlast av ein danske. Han måtte bruke mykje skjønn for å behandle og dele ut eigendomar.

Dei som hadde bygd store hus og tatt ut mykje kol fekk lettare eigedomsrett til områda. Då var det kjempe viktig for alle kol selskapa og produsere mykje i desse åra og det viser nok igjen på statistikken over kva år dei tok ut mest. Kings Bay fikk alt det dei ville ha, for dei kunne vise til heilårsdrift med store kvanta uttatt kol. Mens mange andre, blant anna frå Tromsø, fekk ingen ting for dei hadde berre sett opp ei hytte og ikkje ofra vilje til å arbeide ut kol.

Av alle 120 anneksonane var det til slutt berre noko over 30 som fikk eigendomar.



Lokomotivet på veg ut på kaia.

Etter krigen vart det eigentleg beskjedene tal i forhold til det dei tok ut på 1920-talet.

Av fritidsaktivitetar var det mykje friluftsliv og spesielt mykje skiløp. Ofte perfekt skiføre i midnattssol, så det var ein populær aktivitet.



Skiløp i Ny-Ålesund. Foto frå H. Hjelle

I 1929 vart det stopp i drifta. Då vart det satt ned ein eigen norsk komité som heitte Spitsbergen Kull komité, i løpet av tre år hadde dei over 500 møter! Måtte vere møte annankvar dag!

Det vart då statslån og statskjøp av alle gruver. Dette på grunn av vanskelige tider mot slutten av -20 talet. Både til Store Norske og til Kings Bay.

Dette var beløp på mange million. Det var støtte kjøp, dei kjøpte kol før den var tatt ut og denne

skulle då gå til huskol, marinen og fyrvesenet blant anna.

Men det vart for dyrt for den Norske stat etter kvart og i 1929 så slutta drifta. Gruvene vart rett å slett lagde ned, folk flytta heim, og igjen i byen til Brandal var berre 3-4 vakt personar for å ta vare på selskapet.

Den norske stat hadde no investert så mykje lån i drifta at det vart snakk om kven er det eigentleg som no eig selskapet. Er det framleis eigd av interessene Brandal/Ålesund eller er det staten. Enden på det heile var at dei som satt igjen med eigendomsrett dei overdrog dette som avdrag på låna til den Norske stat.

Så i 1933 overtok staten og det vart eit heileigd statselskap slik som det er den dag i dag.

Dette var i ei periode der Svalbard, gruvedrifta og Ny-Ålesund vart kjent over heile verda.

Kva var poenget med at Roald Amundsen tok med seg dei to flybåtane N24 og N25 til Ny-Ålesund? Det var lite folk der oppe det året, rundt 170 personar.

Jo, nærmare Nordpolen kunne han ikkje kome. Eit perfekt startpunkt for å kunne nå Nordpolen. Amundsen hadde tatt Sydpolen, no skulle han ta Nordpolen.

Her var det hamn, mekanisk verkstad, smie, lege, spiseforhold, kol og alt det som dei trengte til ekspedisjonen.



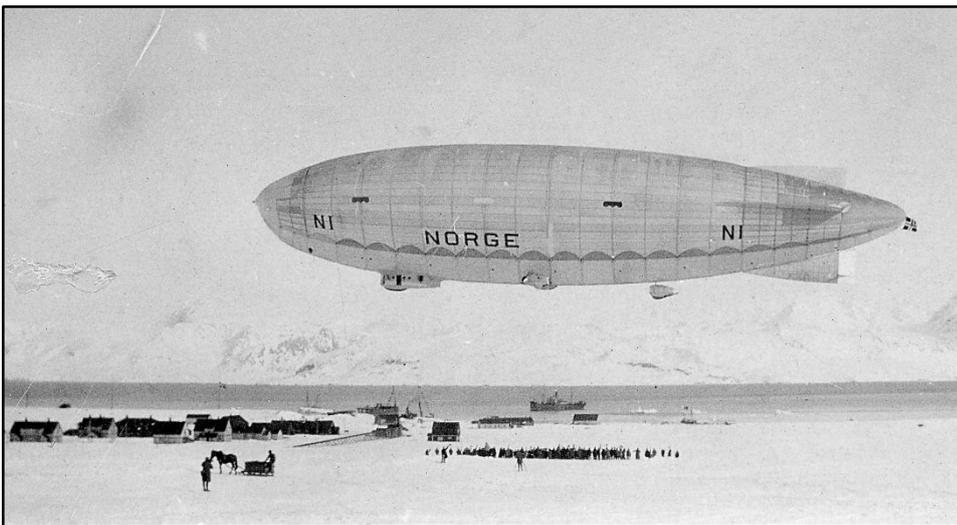
Amundsen sin flyekspedisjon. Riser Larsen, Amundsen og Feucht

Så 15. april 1925 kom Amundsen til Ny-Ålesund med tre skip. Amundsen og Ellsworth flytta straks inn i villaen som Brandal hadde bygd, chefsmessa.

Amundsen budde der nokre få veker, og villaen vart kjent som Amundsen-villaen.

Flyekspedisjonen til Nordpolen er godt kjent. Men då dei kom tilbake til Ny-Ålesund kokte det med pressefolk frå heile verda. Per Kyrre kunne fortelje at telegrafstasjonen som Brandal fekk bygd i 1917 var mediesenteret for alle journalistane desse dagane.

Amundsen flaug heile Norskekysten heim, og då han kom til Oslo var Svalbard og Ny-Ålesund kjend for heile verda. Men dei kom seg ikkje til Nordpolen.



Luftskipet Norge kjem til Ny-Ålesund. Foto frå H. Hjelle

Men Amundsen hadde fortått att lufta var vegen. Så alt året etter, i 1926, gjekk han inn avtale med Umberto Nobile om å bygge luftskip for å nå polen, finansiert av Ellsworth.

Samstundes føregikk eit imponerende stykke arbeid i Ny-Ålesund med å bygge ein svær hangar for luftskipet. Midt på vinteren 1925/26. 110 meter lang, 36 meter brei og 30 meter høg. Bygd av 12x12 toms tømmer.

Når vi ser foto av hangaren og luftskipet, og ser folket som står der, får vi eit inntrykk av kor stort dette var. Og hangaren skulle berre brukast ei 8-10 dagar. Eigentleg var dette berre ei «refueling».

Som kjent så flaug dei over Nordpolen og kom til Canada, og var dei første som hadde sett Nordpolen.

Året etter kom Nobile opp, likt luftskip, litt forbetra, Amundsen sitt heitte Norge, så då fekk dette namnet Italia. Luftskipshangaren sto enda så dei fekk nytta den.

Som vi veit så enda ikkje denne ekspedisjonen like bra, dei kom vekk, og ein svær leiteaksjon vart sett i gang. Denne også med utgangspunkt frå Ny-Ålesund. Og på ny heile verdspressa til Ny-Ålesund. Hadde ikkje heile verda fått med seg historia om Nobile, så fekk dei i alle høve vite det når Amundsen styrta med Latham mellom Ny-Ålesund og Bjørnøya på leiting etter Nobile.

Tilbake til Amundsen-villaen som det no hadde fått som namn, eg synest det er dårlig namn, eg

har jobba med Sysselmannen i mange år og i 1927-28 budde også sysselmannen der i villaen. Ein betjent og hans frue budde der heile året. Det skulle vere meir naturleg at det heitte Sysselmansvillan.

Roald Amundsen var der berre nokre veker, og det fekk namnet Amundsen-villaen.

Vi får sjå om vi kan gjere noko med dette.



Nordpol hotellet i dag. Foto: Robert Alme

Men i alle høve var Kings Bay interessert i å få anna verksemd der oppe, fleire hadde begynt å drive litt turistfart i samarbeid med Arktisk Næringsdrift, og det vart opna hotell i Ny-Ålesund.

Dei hadde også Nordpol-bar. Aftenposten kunne ei stund seinare melde om at dei hadde fått husets spesial drink som heitte «isbjørnkyss», med hemmeleg oppskrift naturlegvis.

Hotellet står enno, og er i drift. Men hotelldrift var ikkje nok, og dei prøvde også med fiskeristasjon i 1936. Det var veldig gode torskefiskeri på vestkysten av Svalbard då på 1930-talet.

Her sel dei diesel, is, og dei hadde lege og ei lita kaffistove. Verksemda auka på utover mot slutten av -30 talet.

I det dei hadde opningsmiddagen for det ny opp pussa hotellet 2. august 1939, i det dei sette seg til bords så kom telegrafisten og fortalte at Tyskland hadde gått inn i Polen. 2. verdenskrig var starta.

«Lyngen» låg ved kai i Ny-Ålesund, og i løpet av to dagar var byen tom. Alle reiste heim.

Då krigen kom til Norge i 1940 så skjedde det ingen ting på Svalbard. Kol var viktig for folk i Nord-Noreg, og det vart bestemt at Svalbard skulle levere kol for folk frå Mo i Rana og nordover.

Men så når vi kom til 1941 så vart Tyskland og Sovjet usamd, Sovjet kom inn på dei allierte si side og Svalbard fekk ei strategisk plassering for konvoifartane mellom England, via Island, nord for Bjørnøya og vidare til Murmansk.

Det vart så bestemt av den Norske regjeringa at en skulle evakuere den norske befolkninga på Svalbard. Men mange av dei evakuerte gruvearbeiderane kom tilbake i 1942 som soldatar.

Etter krigen kom det raskt aktivitet tilbake til Svalbard. Koksverket i Mo i Rana og Jernverket i Mo i Rana trengte kol, og Longyearbyen og Ny-Ålesund var naturlege og nære gruve, og den andre driftsperioden i Ny-Ålesund kom i gang og fekk vare til den store kjende ulykka i 1962.

Så i denne perioden vart det bygd ein ny og moderne by til 27 million kroner. Dette utover mot midten av 1950-talet, då det framleis var mykje folk i Finnmark som budde i holar.

Då satsa altså den norske stat pengar på å bygge opp dette til eit kjempe moderne anlegg.

No også var familiesamfunnet viktig, og koner og born slo seg ned i Ny-Ålesund. Det vart starta Kings Bay idrettslag, verdens nordlegaste speidartropp m.m.

Det var opp i mot 40 mindreårige denne perioden. Selskapet hadde også eigen valuta, Kings Bay pengar.

Etter ulykka i 1962 vart det slutt på kolgruve, og familiane flytta ned. Siste episode i Ny-Ålesund vart forskning.

Byen var godt eigna for dette og frå 1966-67 begynte ulike aktørar å etablere seg her. Flyplass vart bygd, og dei seinare år har mange av husa blitt restaurerte. Kings Bay er opptekne av historia, og i år skal det opnast ny utstilling på museet i Ny-Ålesund. Eit av lokomotiva og fem vogner vert også no restaurert og vert godt synleg i Ny-Ålesund.

Per Kyrre Reimert hadde enormt mykje kunnskap om livet i Ny-Ålesund, og kunne sikkert prata i mange timar. Den tildelte timen han hadde fått gjekk fort, men du store tid kor mykje han klarte å fortelje på ein time. Tilbake i foredragssalen sat eit publikum som hadde fått formidla mykje ny kunnskap frå ein glitrande foredragshaldar.

Effektiv drift, lavere drivstoffkostnader

Rolls-Royce er verdenskjent for sine skipsdesign og systemløsninger for en rekke fartøytper. Systemene består av propellere og thrustere, motorer, dekkmaskineri, ror, styremaskiner, automasjon og kontrollsystemer. De integrerte systemene er utviklet i nært samarbeid med kunder for optimale ytelser. 24 timers servicetelefon verden over.

Trusted to deliver excellence



KJÆRE POLARSTARVENER

VÅREN 2016

Då er det tid for rapport til alle dokke.

Arbeidet ombord går sin gang, men det har vore ei litt laber periode siste par tre månadar grunna mykje dårleg vêr i Stettin-området, kaldt og ikkje so triveleg å arbeide ombord. I tillegg har verftet mange andre ordrar som må effektuerast. Men det er framgang i arbeidet, og eg byrjar verkeleg å ane konturane av ei flott skute og noko å vere stolt av!

Eg har først lyst å bruke nokre få linjer i denne helsinga til dokke om bror min Kolbjørn, eller Kollen som dei fleste av dykk kjente han som. Kolbjørn døydde dessverre frå oss tidleg i januar etter lang tids helseplager og sjukdom. So altfor tidleg, berre 73 år, det er ingen alder idag!

Oss hadde planer eg og han bror, om å få vere ilag med å ta skuta heim til Brandal, men slik vart det dessverre ikkje. Heilt til det siste spurde han om korleis det gjekk med Polarstar, og gav meg små men viktige meldingar, og fortalde historier om si tid der ombord og hjelpte til med sin husk og sin kunnskap om korleis det har sett ut ombord.

Det har vore tungt å misse han, men eg finn også trøyst i at veldig mange av dokke kjende han som ein rettskaffen, ærleg, dyktig og trufast arbeidskar, og ein god kamerat. Som hadde fleire sesongar ombord i Polarstar og andre skuter frå Brandal.

Han Kollen hadde godt humør og var ein likandes kar å vere i lag med. Har nokon sett den karen i dårleg humør? So full av liv og gnist! Takk til alle dokke som har vist familien hans og meg og mine varme og omtanke. Han var svært glad i Ishavsmuseet og han var kry av å ha vore ein av dykk, og fått jobba dugnad ved museet. Fred over minnet om ein god bror og ein bra kar!

Så til Polarstar. Den seinare tid har oss konsentrert oss om overbygget og galgedekk, som treng meir omfattande reperasjoner enn eg var klar over. Vi har sveisa, skifta plater og profilar, reparert i overgangen mellom



Kolbjørn Nessel ved roret på «Polarstar».

aluminium og stål, har skifta aluminium i fleire vindaugsområde (tæring). Det er ingen ende på kva som dukkar opp og som må fiksast. Og det har teke tid med å legge det store nye tredekket på galgedekk. Men kor fint det kjem til å bli! Utvendige dører, vindauge i styrehuset, køyer osv. kjem no fortløpande inn frå restaurering og skin som aldri før! Ikkje puss for mykje er «åtvaringa» frå fleire, men eg greier ikkje la vere ta fram att det originale og fine, og lysta til å vise skuta fram på best mulig måte!



Nye tanktoppar i begge lasterom.

Oss har dessverre også måtte teke enda ein ny storkostnad, då også tanktoppen i fremre lasterom måtte skiftast. Dermed er tanktoppane i begge lasteroma skifta. Det er sjølvsagt bra,

sjølv om det svir økonomisk! Men sånn er det med slikt arbeid. Ein veit aldri når det kjem ei overrasking. Oss har som tidligare nemnt ein ny og godkjent tankplan, samtlege tankar og laustankar er no renoverte og opp graderte, så alt dette ser greitt ut no.



To av fire laustankar ferdig renoveret.

Oss skal bruk tida framover våren no til å gjere alt som er mulig å gjere av stålarbeid og rørarbeid, før oss tek skuta i dokk. Denne dokksetjinga vert ein ny «tung» økonomisk post, men den må gjennomførast.

Når skuta kjem i dokk og er turr, skal plater i skrogsider skiftast. Og anna som må reparerast og sjekkast under vasslinja vil og bli teke då.

Ror, aksling, anoder, skuta skal botnsmørjast, og skroget skal sandblåstast og malast attende til sin velkjende isblå farge.

Tidspunkt for dokksetjinga er ikkje heilt avklara endå, men planen og håpet er i juni måned. Men sidan verftet ikkje har eiga dokk, må turrdokk-plass leigast.

Det finst gode samarbeidspartnarar, men det gjeld no å få avtalt dette slik at oss kjem inn i køa. Planen er at skuta skal stå i turrdokk ca. fire veker.

Mange detaljar som har historisk verdi «heng» Riksantikvaren seg oppi. Det er lett å tenkje som så, at alt det som ikkje trengs eller er så viktig, kan fjernast.

Men oss må tenkje annleis! Detaljer er viktige og skal takast vare på, og det finst mange slike detaljar ombord, heile skuta er eit historisk polardokument!

Og detaljane har si eiga historie ofte, slik som for eks. festa for helikopterplattforma akter på



Nytt tredekk på galgedekk er nesten ferdig.

hekken. Disse har historisk verdi, fordi der var helikopterplattform også på sekstitalet, og då må det vere der. Og for eks. den solide slepekroken som også er midt akter skal heller ikkje takast vekk. Den fortel også ei historie, då den slepekroken vart sveisa på då Polarstar vart leigd inn for å slepe fiskebåten «Vartdal» attende til Sunnmøre, etter den tragiske brannen der ombord, der folk frå våre bygder omkom.

Mykje er forandra på Polarstar dei siste tiåra, derfor er det viktig å finne denne balansen mellom det som var og det som er no. Alt har si tid og si historie, og denne skuta vart nytta til so mykje! Nyleg såg eg ein artikkel om at Polarstar må vere verdens mest fotograferte skute, som flyt i dag. Du finn bilde av den «overalt», den dag i dag og folk lovpriser og minnest både i nord, syd og utland. Og meir minner lover eg det skal verte!

Eg får stadige innspel på at der står utstyr ombord no, som ikkje var der på seksti- og syttitalet. Det er eg forsåvidt klar over, men det betyr ikkje at det må eller skal fjernast. Og det er her Riksantikvaren er den beste samarbeidspartnar og bestemmande part, og det eg vert pålagt derfrå, følger eg.

Vidare har oss ganske sikkert eit problem med å få fram den rette brunfargen i øvste del av styrehuset. Dette er viktig, og fram står nesten som sjølvaste «autografen» for skuta. Ådring er det ikkje so mange som kan lenger, men det var det som var på skuta, og vi prøver finne rette

løysinga. Eg torer ikkje kome heimatt til Brandal med feil farge på styrhuset !!! Polakkane ser på meg med uvitande auge når eg ber om dokumentasjon og bevis på om dei kan denne målarakunsten. Derfor søker eg no kanskje til ei norsk løysing der oss får leige nedover ein veteran eller ekspert. Det er no malarmeister Sørheim frå Hareid skulle ha vore ung og reiselysten, so hadde eg invitert han ned prompte! Han kan dette med ådring, det veit eg!



I sitt rette element, små isflak langs skuteseida i Stettin.

Vidare byrjar oss no sakte men sikkert å tenkje på innreiinga og alt som skal skje der. Her ligg det fleire utfordringar, som det må jobbast tett med Riksantikvaren om! Messa, slik den var, vart berre reven vekk for nokre tiår sidan, utan å dokumentere med foto slik det var.

Synd, men eg har fått mykje hjelp av bygdafolk og ishavsfolk, som gjer at eg har håp om å i gjenskape det omtrent slik det var. Men det vert ikkje lett!

So er det den utruleg miksen av teak og mahogny, innreidningplater på skott og møbler, listverk i mange variantar osv osv... her må det sanneleg også vere rom for skjøn og fornuft.

Framme under bakkdekk, manglar det for eks ein lugar på BB side, som vart reven ut då skuta fekk skrogskade og tok inn sjø. Heldigvis har oss kopien på SB sida, så håper det skal hjelpe oss. Captains Cabin rett under styrhuset har vorte endra, og skal tilbake til slik det var. Fargar, dørkar i ulike variantar, her er det mykje å skrape i og prøve finne ut korleis det var.

Her håper eg framleis på hjelp frå dykk. All info er god info! Mange lamper og lys er vekke, sjølve styrhusinnreiinga er også vorte endra, utan dokumentasjon.

So her vil det igjen gå på husk og gamle bilde. Elektrisk må skuta også gjennomgåast og sikrast, det er også ei stor utfordring.

Trur eg rundar av her, som dokke forstår er det mykje å ta tak i enda, men no vårast det og alt vert lettare.

Også oppe i hovudet, eg kan røpe for dykk at det meir enn ein gong har streifa meg tankar om kva i svarten er det eg held på med! Men kulturarv, lysta til å bidra til bygd og folk med denne historiske skuta drep alle slike negative tankar. Og denne private driven i meg til å heidre ishavsfolket og mine eigne brør driv meg framover.

Ta gjerne kontakt dersom du føler du har noko å bidra med. Til flottare vert sluttproduktet og kanskje akkurat din informasjon er med på å gjere dette endå eit hakk betre!

Påska nærmar seg, så God Påske til alle Polarstarvenner og andre !

Beste helsing

Willy
tlf 95070668

verfts-s@tussa.com

DRAMATISK ombord Polarstar – BRANN i bakre lasterom!

Den 9. februar ca. klokka 09 om morgonen tok det til å brenne i bakre lasterom ombord i Polarstar.

Tre mann var nede i lasteromet og jobba med sveising og rørlegging.

Tidligare har det vorte fjerna ein del treplank og isolasjon oppetter sidene grunna alt arbeidet med legging av nye tanktoppar.

På eit eller anna vis har det kome varme borti isolasjonen, som er ein mix av styropor og tjøre,



Dramatikk og tett giftig røyk om bord i Polarstar.

slik det var vanleg å gjere tidligare. Dette utarta seg fort, med ein intens røykutvikling.

Heldigvis var prosjektleiar Marek ombord, og han tok straks affære! Han har vore med på eit par stygge ting tidligare i si karriere når det gjeld brann og gass, og han forsto at fyrst og fremst måtte folka ut.

I den raske røyk- og gassutviklinga ville dei som var nede der fått vanskar veldig fort. Men dei kom seg opp i ei fart, og så stengde dei så godt dei kunne lasteluka til lasteromet for å stanse så godt dei kunne lufttilførselen.



Lasteromet etter brannen.

Brannvesenet i byen var alt alarmert, og dei var der ca. 10 minutt etter at alarmen gjekk. Så det gjekk radig.

Når dei først kom på plass og fekk kome seg ombord, fekk dei fort oversikt over situasjonen og god kontroll, og etter ei par timer arbeid så var alt slekt og klarert.

All trekledning som var igjen er brannskada og må skiftast, dei nye røyropplegga for

sanitær og avløp må leggjast på nytt, og alt elektrisk må også fiksast.

Og så må no alt etterkvart reingjerast og malast, så det skal nok gå greit.

I slike stunder får ein seg ein skikkeleg kipp! Først og fremst er eg gla at det gjekk vel med dei tre som jobba i lasteromet, vidare ser ein kor viktig det er å ha folk som kan handtere slike situasjonar, og godt er det også å vite at ein er godt forsikra mot slikt.

Men det var ein skikkeleg vekkjar, og ein lyt vare seg vel framover, no når oss skal byrje å tenkje meir på innreiing både framme og bak. Som han sa prosjektleiar Marek når alt var over og største skjelven hadde lagt seg, det er berre å få gjort dette på nytt, vere meir merksame og vere gla for at det ikkje gjekk mykje verre!

La oss håpe oss ikkje får fleire slike opplevingar, Polarstar-prosjektet går vidare, og planane rundt framdrift og vidare arbeid, held fram.

Ishavsmuseet rettar ei stor takk til våre hovudsamarbeidspartnarar i året 2016



SPAREBANKEN MØRE



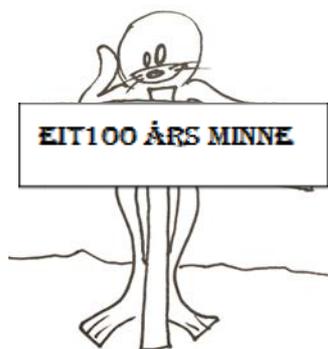
Stor brand på Brandal

Skaden anslaaes til over 1 Million Kroner.

Ved 1-2tiden nat til Søndagbrøt det ut brand i en av Dr. Peter Brandals Sjøbude paa Brandal, meddeler «Sunnmørsposten».

Ilden grep hurtig om sig og paa faa minutter stod Sjøpakhuset og tilstødende opbevaringshuse for Sildegarn og andre fiskeredskaper i lys lue. Ilden fandt selfølgelig god næring i de let antændelige barer som laa oplagret i og ved Bathuset.

En svensk lastebaar som hadde lastet sælolje ved Bathuset, var netop færdig og var saavidt



kommet klar av land da ilden brøt ut. Folkene om bord fortalte, at fra det øieblik man ble var ilden, til det hele stod i flammer, hengik bare faa øieblikke.

Bygdens folk, baade kvinder og mænd kom straks tilstede og tok del i slukningsarbeidet. Det gjaldt at begrændse ilden mest mulig; for like ved den antændte Sjøbod, ca. 15 meter nordenfor, ligger Peter Brandals nye Sjøbod og bak denne flere oljebeholdere, som nu var fylt med Sælolje.

Det lyktes da ogsaa at begrændse ilden her efter et ihærdig arbeid. Vannet maatte lempes i bøter fra sjøen, og det var med fare for livet folk utførte arbeidet.

Ved Sjøboden opbevares nemlig 20-25 kg. Dynamit, da der paagik et sprængningsarbeide for fundamentering av en ny Sjøbod.

Denne dynamit fremsadte da ogsaa en overordentlig kraftig eksplosjon. Smeldet hørtes like til byen og opover hele bygden sprang vindusruter trykket.

Ellers var der megen ammunition tilhørende Ishavsskuterne som eksploderte. Alle disse eksplosjoner vanskliggjorde i høi grad slukningsarbeidet.

Der blev telefonert til Aalesund efter brannsprøyten og efter en av Fladmarks baater. Disse kom i løpet av meget kort tid. Dampsprøyten sendte enorme vandmasser ind i flammehavet, før det lot til at virke. Svære stabler av oplagrede sælskind, sæløljefad samt sildegarnene brændte like godt hvor meget der pøstes paa. Efter et ihærdig arbeide blev man dog ved 6-7 tiden fuldstændig herre over ilden.

Paa Brandstedet

Ved middagstider Søndag reiste vi utover for at faa et indsyn av den skade ilden hadde forvoldt. Et trist skue møtte os ved ankomsten til Brandal. Den solide Sjøbod og de store værdifulle lagere var forvandlet til en askehaug.

Vi traf Peter Brandals brødre Sigvald og Laurits Brandal paa brandtomterne «Pluggen» holdt da fremdeles paa med efter slukning.

Dr. Sigval Brandals bathus var reddet, men en del forbrændt.

En stor haug av amerikansk (?) hadde merkelig nok spærret av for ilden her. Men alt fra dette bathus og nordover til Peter Brandals nye bathus, lå i ruiner. I det bathus, hvor ilden brøt ut og paa pladsen ovenfor laa opstabet 2 aars lager av sælhuder, omkring 40-50.000 huder.

Stablerne var selffgelig sterkt ødelagt paa kanterne, men man mente at skindene længer inde i stablerne muligens var bra. Et større parti av skindene var solgt og skulle skibes i denne uke. 200 fat sælølje og omkring 3000 fuldt færdige sildegarn strøk med.

Bare garnerne representerer en sum av ca. 300.000 kroner. I et skur ved Bathuset var ophængt for flere tusen kr. i kabler og anden vegn som blev ødelagt.

I alt mente man, at her var brændt fiskeredskaper for omkring en halv million kroner. Det var bl.a fuld utrustning til 7 sildedampskibe.

Det værste er at det er vegn som det nu er vanskelig om ikke umulig at faa erstattet.

Flere hundrede tønner Nordlandssild, som laa opstabet i nærheten blev ogsaa ødelagt. Et kullager tok ogsaa megen skade. Ellers var der oplagret varer og redskaper av alle mulige slags, saa værdien av det brændte er svær.

Man mente derute at den overstiger 1 million kroner. Det hele var nok assurert, men assurancesummen dækker allikevel paa langt nær ikke tapet mente de.

Isjøpakhuses anden etage bodde flere arbeidsfolk, og de maatte redde sig ut i bare undertøiet, uten at faa med sig noget. De mistet baade klær og arbeidsredskaper. For dem blir tapet følelig, da intet var assurert.

Ildens opblomst

Man var igaar ikke riktig klar over ildens opblomst. Det skulde vistnok skrive sig fra antendelse i et bensinfat.

Hr. Peter Brandal selv er for tiden fraværende. Han er nemlig paa Spitsbergen paa en kulekspedition. Der er sendt han traadløs melding om den sørgelige tildragelse.

(Romsdals Amtstidende onsdag den 16de august 1916)

Branden paa Brandal

Sidste: Hr. Peter Brandal hadde assurert sælskind, sælølje og fiskeredskaper i «Storebrand» for kr. 814.000. 550.000 kr. var fordelt paa andre selskaper. Av interesserte selskaper kan nævnes: «Norden», «Norge» og «Svea», «Skandia» og «Norske Lloyd» med kr. 100.000 hver.

Deri er dog vistnok indbefattet ogsaa de værdier, som ikke strøk med ved branden.

(Romsdals Amtstidende onsdag 16de august 1916)



Litt av ei julegåve til Ishavsmuseet

Før jul gjorde Stortinget vedtak om å løyve 2,5 millionar kroner til Ishavsmuseet Aarvak.

- Dette er utan tvil den sværaste julegåva Ishavsmuseet kunne få, seier styreleiar Trygve Holm i Ishavsmuseet.

Det var Oskar Grimstad (FrP) som kom med framlegget, og han fekk støtte frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre.

Midlane er sett av til universiell utforming, og skal gå til å få bygt heis for rørslehemma ved Ishavsmuseet.

Dagleg leiar ved Ishavsmuseet, Webjørn Landmark, seier at heis har stått på ønskelista til museet i ei årrekkje, men at det ikkje har vore mogleg å setje i gang eit så stort prosjekt tidligare. Dette hadde heller ikkje vore mogleg å fått til utan denne løyvinga. Det står framleis att å finansiere ein del av prosjektet, men det reknar styret i Ishavsmuseet med dei skal klare.

Arbeidet med heis tek til så snart det let seg gjere.

Med dette så er Ishavsmuseet komne eit langt steg vidare.

Ny omgang med polarkveldar

Ishavsmuseet er i gang med ein ny sesong av dei populære polarkveldane, og Per Kyrre Reymert har alt gjesta museet med flott foredrag om Brandal City. I februar var det Audun Tholfsen sin tur med foredraget «Eit år på Polhavet».

Vidare ut etter året ser programmet slik ut:

Fredag 11. mars er det Polarkveld med Arild Ulstein som viser film og fortel frå ulike turar på selfangst. På menyen den dagen er det ekte ishavskost med saltkjøt, flesk og erter.

Søndag 17. april kl. 13.00

Sesongopning med søndagsmiddag, kaffi og kaker.

Film i foredragssalen, med «Polarbjørn» (II) på ekspedisjon til Jan Mayen og Aust-Grønland.

Fredag 22. april kl. 19.00

Polarkveld: **Stein Ørnhøi** med foredraget «Med hakapik og filmkamera i sekken». Stein Ørnhøi var med «Polarstar» som NRK journalist på selfangst i 1968.

Servering av boknasild med tilbehør.

Søndag 1. mai kl. 13.00

Søndagsmiddag og film i foredragssalen, med «Polaris» til Grønland i 1932.

Torsdag 5. mai kl. 13.00

Potetball med alt av godt tilbehør i kafeen. Friluftsgudsteneste på Kvitneset.

Tysdag 17. mai kl. 13.00

Nasjonaldagen vert feira med svinesteik og rjomegraut i kafeen.

Fredag 20. mai kl. 19.00

Polarkveld: polarhistorikar **Kjell Kjær** frå Vannareid i Troms med foredraget «Ishavsfarerne» om utviklinga i selfangsten frå 1859 til 1909. Kjær har skriva bok med same tittel.

Bacalao-buffet med ulike bacalaootypar i kafeen.

Torsdag 23. juni kl. 15.00-18.00

Rjomegraut i kafeen.

Søndag 3. juli

Gudsteneste frå dekk på «Aarvak»
Søndagsmiddag med sosakjøt i kafeen.

Laurdag 3. september

Markering av Brandal City 100 år. Avduking statue av pioneren Peter S. Brandal. Eige program kjem. Servering i kafeen laurdag og søndag.

Fredag 16. september kl. 19.00

Polarkveld: **John Giæver** med film og foredrag frå ekspedisjon til søraust-Grønland i 2013. Servering i kafeen etter foredraget

Søndag 25. september kl. 12-17

«Selvsagt er det sel»! Middag med selkjøt i mange spanande variantar. Film frå selfangst.

Fredag 14. oktober kl. 19.00

Polarkveld.

Søndag 23. oktober frå kl. 13.00

Søndagsmiddag.

Fredag 4. november kl. 19.00

Lutefisk-kveld. Ishavsmuseets Venner byd inn til etargilde med Lutefisk og alt godt av tilbehør. Meir program kjem.

Laurdag 19. og Søndag 20. november

Julemesse. Den populære og årvisse kunst og håndtverksmessa er opa laurdag kl. 11-17 og søndag 12-17. Middag, kaffi og kaker.

Fornyng av medlemsskap

I desse dagar kjem giro med fornyng av medlemsskap i postkassa di. Dermed også fornyng av polarmagasinet Isflaket.

Vi vonar naturlegvis du framleis vil vere med oss som støttemedlem i Ishavsmuseets Venner og framleis mota Isflaket.

Etter at kontingenten har vore uendra nokre år, har årsmøte i Ishavsmuseets Venner lagt inn ei lita auke, og kontingenten/abonnementet er i år kr. 300,- Hovudårsaka til dette er stadig aukande kostnader med trykking, frakter og porto med Isflaket.

Gjer vel å melde frå til Ishavsmuseet om du flyttar på deg så ikkje bladet vert forseinka i posten.

Sesongopning

Søndag 17. april opnar dørene til ein ny sesong ved museet. Sjølv om det gjennom vinteren ikkje er daglege faste opningstider ved museet, har ein likevel bra besøk også denne årstida med ulike grupper og skuleklasser.

Beathe Holstad som har ansvaret for formidlinga til skuleklassene gler seg også til å kome i gang med ny sesong. Beathe tok vidareutdanning i fjor ved NTNU som museumspedagog.

Det er naturlegvis ei roleg periode gjennom vinteren, og mykje vedlikehald av bygningar og utstillingar står på programmet. Dugnadsfolk er

på plass nærast dagleg og puslar med eit kvart fram mot ny sesong. Det manglar ikkje på prosjekt, og det er fortsatt god plass om du vil melde deg på i dugnadsgjengen.



Ståle Johansen og Rolf Garshol er to av dei som trivast med dugnad på Ishavsmuseet.

Ser du fangst?

Det vert fortalt at Lisjenes-Pål stod i tønna og kommanderte då «Hvalbarden» forliste i 1926. Han speida etter dyr på isen.

Då kom ein av mannskapet og ropte: - No kjem det is inn i lugaren! Då svarte Lisjenes-Pål: - Ser du fangst på hånå?



Arve Jensen minnst turen med «Aarvak» i 1961.

Av Johannes Bjarne Alme

I skuleåret 1960/61 gjekk eg på folkehøgskule i Ørsta, der Ivar Grimstad var styrar. Forresten var dette første året han var styrar. Jens Øvrelid gjekk der også, han fekk seg plass på «Selungen» og reiste frå skulen. Jens tok sidan kontakt med meg for han visste at «Aarvak» mangla ein mann.

Eg kontakta Karlsen-reiarlaget på Brandal og fekk lovnad om plassen. Eg gjekk opp til Ivar Grimstad og la fram mitt ærend, at eg hadde fått plass på «Aarvak» og måtte få avslutte skuleåret litt tidleg.

Skuleåret på folkehøgskulen den tida gjekk fram til påske, nær sagt uansett når tid påska var. «Kan skjønne det du må få fri når det er slik fatt», sa Ivar, og dermed var det å kome seg med båten frå Ørsta til Hareid.

Som alltid var det forkavelse for å kome seg av garde, så klargjeringa gjekk raskt unna. Eg fekk øyreverk, så eg måtte til legen for å få meg medisin.

I frykt for at dei heime skulle nekte meg å reise, torde eg ikkje seie noko om øyreverken til dei.

Vêret på overseglinga var ikkje bra, det var slingring og sjø over dekk i eitt.

Å kome seg bak frå lugarkappa og for varmmat var ei utfordring. Dei som sto i styrehuset, ropa når vi kunne kome, då var det å springe over dekket mellom sjøane. Stuertten ville ikkje ha oss inn i den vesle messa for å ete, så vi sto i oljakle i egnarhuset, som den gongen ikkje var tett, og åt.

Ein dag vi stod slik, så kom skipperen, han Ottar, og lurte på kvifor vi sto der å åt.

Han Roald svara at det var ikkje forhold å gå med maten over dekk og fram.

Nei, men vi må vel kunne ete på skift i messa, svara Ottar. Og vi kunne omtrent sjå korleis stuertten krympa seg, det var han det som ikkje ville ha «bermen» inn i messa.



I råk inn gjennom isen. Foto frå Arnljot Rolandsen.

Som sagt var vêret på overseglinga dårlig, men når vi hadde fått opp segla, så vart skuta forholdsvis stiv og fin.

Omtrent frå vi kom fram til isen var vi i fangst. Det var mykje is, isen var stor og der var mykje dyr. Og så var det kaldt.

Eg minnst at på natta var det så kaldt at vi hadde problem med at det ville fryse mellom flaka.



Fangst av kvitunge.

Å blitt faste i dei gode fangstforholda villa vore dumt, så det var det viktigaste om natta å ikkje bli faste.

Ein dag vi var i fangst hadde eg gått i gjennom og måtte om bord att for å skifte kle. Då eg kom om bord vart eg sett til å styre, eg hadde skifta kle, men på beina hadde eg dei same treskostøvlane. Høgtalaranlegget frå tønna funka dårlig, så eg sto med opne rorhusvindu for å høyre kommandoane.

Styrmaskin hadde vi ikkje, ingen ville styre, for det var tungt, mange tørn frå styrbord til babord, så eg heldt temperaturen. Trudde eg.

Eg minnst at eg styrte imot tre mann som skulle plukkast opp, så veit eg ikkje meir. Eg uvita. Der kom folk til, og då låg eg på dørken.

Då viste det seg at beina mine hadde frose faste i treskostøvlane.

Føtene mine hadde vorte kraftig nedkjølte, og det var truleg årsaka til at eg flata ut. Eg minnst at eg kom til meg sjølv, og at Ottar kom med ei krus med noke sprit som eg harka i meg.

Etter vi hadde fanga eit par tusen klappmyss, eg hugar at der var mange store dyr, både klappmyss men også hettakall, så var det å få ut i kanten og fange kviting. Eg minnst endå når det var kveld og vi såg lysa frå alle skutene som låg der, det var meir som ein by. Der var mykje fangst, men framleis var det stor og grov is.

Skyttarane for framover og skaut reimar, og vi kom etter å slo i hel og flådde det som var mellom reimane, og la skinna i dungar.



Skyttaren i baugen på fangstbåten.

Det var slik det var, men skuta hang etter, og trass i at det øvste skinnet i dungane vart snudd og skutenamnet rissa inn i spekket på det, så hendte det at dungane vart merka på ny av andre mannskap, rett og slett stolne.

Eg hugsar endå at ein av våre kara skaut framfor nokre slike tjuvradda, så dei ikkje torde ta skinndungen vår.

Eg minnst også at ein dag vi var i selen, kom der ein isbjørn luskandes og åt skrottar. Han var ikkje nokon velkomen gjest mellom fangstfolka, men han Ottar varskudde at vi ikkje skulle skyte den. Årsaka til det var at det var mykje arbeid å

flå ein bjørn, og det var heller liten pris. Og vi hadde meir enn nok å gjere på, så det ville vere dårlig bruk av tida å ta den bjørnen.

«Polaric» tok bjørnen, og eg hugsar enno kor lang tid det gjekk for fleire mann å flå det store dyret.



Her har «Aarvak» teke ein isbjørn ved eit anna høve. Foto frå Arnljot Rolandsen.

Skipperen vår, han Ottar, snakka jamt med far sin, han Tin, på «Polarsel». Men det var på ein slik måte at det var vanskelig for andre å skjønne kva dei egentlig sa.

Men siste dagane av fangsten på kvitingen så kom vi to skutene i lag i ein strimmel og vi lasta opp.

Også «Hvalrossen» kom i same strimmelen, dei var så ille plaga med jernklavane i baugen, at dei ofte sto med baugen oppe på ei stor isflore for å få faste klavane.

Ja, for «Aarvak» sin del, var vi så lasta at vi fekk ikkje platte ned alle dyra heller. Eg meiner vi hadde dyr på akterenden på heile overseglinga heim. Det gode var at Vår herre eller kven det no var som styrte med det, hadde brukt strykebrett på havet, så trass i at skuta var lasta, og ikkje noko fribord att, så kunne vi gå med tresko over dekk, så godt vêt var det!

Dette var første turen min, og på alle måtar var det ein kjempekjette tur. Mannskapet var både møringar og nordlendingar, Skipperen var

forholdsvis ung, og han heva aldri stemma, ein mønsterskipper.

Vi var i alle fall tre nybegynnerar, likevel gjekk det godt unna. Vi kom jo rett opp i storfangst, så det var berre å stå på. Og det kan eg seie, det er kva eg hugsar frå turen. Mykje hard jobbing, men likevel kjekt.

I den grad vi kunne klage så var det over for mykje saltfisk, det var ikkje ideelt når ein skulle vere på isen uten tilgong på drikke.

Eg minnst enda ein dag vi fekk kjøttkaker, eg var på veg over dekket med bakken min med mat. Jollen var på veg om bord med nokre dyr, og i det eg passerte, så løsna dyra, og kom fykande og tok med seg bakken og maten min. Eg måtte berre snu attende til byssa, og etter litt diskusjon fekk eg bakka opp på ny.

Vi var første skute heim med last den sesongen, og det var om å gjere å gjere seg ferdig med lossing og vasking før dei andre skutene begynte å kome heim.

Og i alle fall etter vi fekk lotten, så var vi veldig tilfredse. Eg kjøpt motorsykkel, bukse, jakke, radio og ikkje minst kjørte vi enormt mykje drosje!!

Eg har tre andre turar i Vesterisen, ingen av dei gav eit slikt økonomisk resultat, så eg kan vel seie at turen i 61 var grunnen for dei tre andre turane. Vi hadde alltid trua på det store varpet.

Sett i notid, så var det mykje rart vi fekk vere med på. Mange gode minne.

Frå å ha sove vegg i vegg med ei masse dynamitt på ein heil ishavstur. Eller om natta når skipperane skulle vere lure og stikke av. Med sløkte lanterner, gjekk skutene kvar sin veg, og tidvis var skutene nære med å kollidere.

No i ettertid, og så lenge etterpå, så er dette skjære eventyret å ha vore med på.

Og for ikkje å gløyme alle gode måltida vi har diska opp med på nattevakta mens stuert og resten av mannskapet sov. Og kvar gong var stuerten like sint.

Mange gode minner og eit friskt liv, avsluttar Arve.

Plukkfangst:

Signerer traktaten

Nord-Korea har signert Svalbardtraktaten. Det skjedde den 25. januar, melder det koreanske sentrale nyhetsbyrået ifølge The Independent Barents Observer.

«Tiltredelsen av traktaten forutsetter en internasjonal garanti for å drive økonomisk virksomhet og vitenskaplig forskning på Svalbard», heter det blant annet i nyhetsmeldingen.

Nord-Korea blir det 43. landet som anerkjenner Svalbardtraktaten.

Flere isbjørner

Bestanden av isbjørn rundt Svalbard har trolig økt siden 2004. Det er konklusjonen til Norsk Polarinstitutt etter sommerens bjørnetelling. Det nye anslaget er nå at det er rundt 975 isbjørn på norsk side, mot 685 ved forrige telling for elleve år siden.

Isbjørnforsker Jon Aars fastslår også at bjørnene er i godt hold.

Den såkalte Barentshavbestanden beveger seg mellom norsk og russisk territorium, og ved forrige telling ble også isbjørn på russisk side inkludert. Fordi russerne sa nei til tellingen i 2015, er det stor usikkerhet forbundet med resultatet.

(Svalbardposten)

Russisk laks

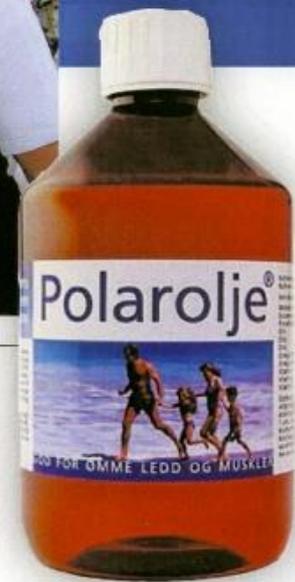
Det fleste laksene som finner veien til Isfjorden på Svalbard, stammer fra russiske lakseelver, viser genetiske analyser av laks fanget i Isfjorden. Det har vært uvisst hvor laksen som kommer til Svalbard stammer fra. Resultatet viser at 95,7 prosent av de 84 laksene som ble fanget i Isfjorden i 2014 stammer fra russiske elver. Resultatene gir også en sterk indikasjon på at de nordlige laksestammene benytter havområdene rundt Svalbard som beiteområde.

(Svalbardposten)

Kunnskap



Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

Polarolje er eit reint destillat framstilt av olje frå yngre grønlandssel. Etter mer enn 5 års klinisk forskning, viser forskere ved Haukeland universitetssykehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) til oppsiktsvekkende resultater, og kan vise til følgende helseeffekter:

- Behandling av ømme og stive ledd
- Bedring av immunforsvaret
- Hindrer sårddannelser og eksem
- Regulerer mage/tarmfunksjonen
- Behandler psoriasis



Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergsjø, Brygga, Stryn, Stårheim, Folkestad, Fokå, Sykkle, Rødde, Raudberg, Selje, Lauvstad, Olden, Seibe, Vardsdal, Ramstadvika, Larnees, Gjerdsvika, Mølustranda, Leikong, Tjørvåg, Ose, og Åheim.

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund
Den beste kuren for friske ledd, 0,5L
Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedrer hovkvaliteten
- Bedrer immunforsvaret
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer mage/tarmfunksjonene

kr 180,-

Polarolje for hest
Den beste kuren for friske ledd, 2,5L
Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedrer hovkvaliteten
- Bedrer immunforsvaret
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer mage/tarmfunksjonene

kr 644,-

Polarsalve
Naturens egen balsam.
Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Allereutslett
- Eksem
- Psoriasis

kr 100,-

Pute
– Arctic White 40x40
Eksklusive puter
– i ekte arktisk pels

kr 1699,-

Pute
– Arctic White 40x70
Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels

kr 2196,-

Selskinn
Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels

frå kr 900,-

Bilpute
– Arctic Grey 20x30
Kraftig strikk for festing rundt seteryggen

kr 679,-

