

ISFLAKET

Polarmagasin fra Ishavsmuseet. Nr. 3– 2016 18. årgang kr. 80,-



Leiar:

Ein løyndom i Grønlandsisen

Det er inga nyheit at Grønlandsisen smeltar. Dette har forskarar fortalt oss i mange år, delvis i hysteriske ordelag om den siste verdstid. Både Grønlandsisen og isen i Nordpolbassenget er i stadig endring. Dette er heller inga nyheit. I alle år har det vore gode og dårlege is-år. Kunne det vere eit dårleg is-år som gjorde at Peter S. Brandal kom seg inn til Grønland med vesle «Minna» med berre segl i 1898?

Det står strid om kva oppvarminga av jord, luft og vatn kjem av. Er det naturlege variasjonar i klimaet eller er det menneskeskapt? Personleg har eg tru på det første, men vi menneskja har truleg bidrege til at det denne gong går raskare. Samstundes er eg viss på at det vil snu og vi vil oppleve at isen igjen veks.

Mens vi ventar på dette smeltar isen på Grønland. No trur forskarane at klimaendringane vil føre til at ei hemmeleg amerikansk base kan bli avdekket i Grønlandsisen i løpet av dei neste 75 år.

Grønlandsisen skjuler eit av USAs hemmelige atomvåpenprogram. No frykter forskarar at «Byen under isen» skal bli avdekt.

Midt under Den kalde krigen var USA i gong med eit hemmelig, underjordisk og kaldt prosjekt. Prosjektet var kjent under namnet «Camp Century», men sjølv ikkje danske myndigheite visste eigentleg kva amerikanarane dreiv med.

«Camp Century» var naturlegvis berre eit dekknamn, og amerikanarane hevda overfor Danmark at prosjektet var til for å drive forskning, arktiske undersøkingar og trene på militærdrift på grønlandsisen.

Det var bare dekkhistoria.

No kan heile det omfattande og hemmelege prosjektet bli avdekket for resten av verden etter som isen smeltar. Det var i 1959 den amerikanske hæren starta bygging av leiren omlag 200 kilometer frå vestkysten av Grønland, ikkje langt frå den meir kjende militærflybasa Thule.

Leiren vart kjent som «Byen under isen», og vart driven av verdas første mobile kjernekraftverk, ifølge The Guardian.

Forskarar henta her ut prøver frå innlandsisen og dreiv forskning, samstundes som det gjekk føre seg eit hemmeleg prosjekt med langt skumlare hensikter. Det vart kalla «Project Iceworm» av dei amerikanske militærtroppane.

«Camp Century» vart eit nettverk av tunnelar åtte meter under bakken med både laboratoriet, sjukehus, kinosal og ei kyrke, men planane var enda meir ambisiøse.

Amerikanarane ønska å bygge eit tunnelsystem på omkring 4000 kilometer. Tunnelane skulle innehalde 600 ballistiske rakettar i klynger seks kilometer frå kvarandre. Skytset skulle vere retta mot Moskva og Sovjetunionens satellittar, skriv The Guardian.

Åtte år etter at bygginga starta vart heile prosjektet lagt ned. Men restane vart liggande igjen. Det er blant anna omlag 200 000 liter diesel under bakken. I tillegg reknar ein med å finne fleire andre forureinande stoff. Dette truleg inkludert PCB-gass, som vert rekna for å vere ein av verdas farligaste miljøgassar, samt store tankar fylt med kloakk og radioaktivt avfallsstoff.

Då forskarane forlèt basen midt ute på grønlandsisen, var det i trua på at den ville ligge gravlagd under isen for evig.

Ein naturleg tanke kanskje i 1967, men med dei klimaendringane vi ser i dag, kan alt dette endre seg.

Ifølge grønlandske myndigheiter er det mykje som er «uklart» i dei gamle avtalane mellom København og Washington. Både Danmark og USA har lova å bidra til oppryddinga.

Dette burde vere fullt mogleg i løpet av dei 75 år forskarane trur det vil ta før isen smelta fram gifta. Kanskje vil klimaendringane snu før? Andre forskarar har nemleg oppdaga flekkar på sola som dei meina varslar ei ny mini istid.

Med ønske om ein god haust til alle
Brandal 3. oktober 2016

Webjørn Landmark
Redaktør

Isflora

Isflora hadde bauga vel hardt i Vesterisen, og måtte inn til Island for reparasjon.



Skipper og første skyttar var snare frampå og bytta til seg brennevin mot selskinn. Dei vart sittande i kahytta og drikke i dagevis. Tilslutt måtte mannskapet halde råd om kva dei skulle gjere med karane.

Til slutt fann dei på at dei skulle kle naken ein mann, smøre han inn med olje og sot, og tilslutt batt dei på han eit moskushorn.

Mannen gjekk ned i maskina og kraup att i tunellen over akslingen.

Bak i kahytta var dei ei luke i dekk til denne tunellen.

Stuerten var med på denne planen, og han gjekk ned til dei to karane som sat og drakk, gøymte seg bak ei avise og hjelpte mannen som kom opp gjennom luka.

Mannen som var full i olje og sot, med moskushorn på haudet, kom lydlaust opp luka, greip brennevinsflaska på bordet, og forsvann like lydlaust ned igjen.

«Såg du han»? Sa skipperen til stuerten. Nei, stuerten hadde ingen ting sett.

«Såg du han broder»?

«Ja, eg såg han, men eg sjøna ikkje ka gale oss he gjort store mannen der nede»!

Men det vart slutt på drikkinga....

Hau-Johan

Hau-Johan fortalde at han og kameratane hans byrja på ishavet så tidleg.

«Vi va ofte så små og smalskuldra at dei kunne gøyme seg bak ein koffnagle når dei fekk ein skvett sjø over seg.

Innhald

Peter S. Brandal	side 4
Branddølane	side 17
Dei fire pionerane	side 18
Frå arkivet – Jopeter	side 21
Første tur med sunnmøringen	side 23
Forbilledleg arbeid!	side 32
Frå ruffen	side 39
Alene i isen	side 41
Ishavsfarerne	side 49
Nytt frå Ishavsmuseet	side 52
Rapport frå Polarstar	side 56
HMS Terror funne	side 58

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: «Kvitbjørn». Foto: Yksnøy

ISSN 1891-9480

Peter S. Brandal -selfangstpioner, industribygger og verdensmann.

Av Webjørn Landmark

I byrjinga av september var det 100 år sidan Peter S. Brandal kom attende til Brandal med 300 tonn kol frå Svalbard med skutene «Signalhorn» og «Polaris». Han reiste nesten til Nordpolen, annekterte eit landområde, og bygde opp verdas nordlegaste by, Brandal City! Peter S. Brandal var verdensmann som sette store spor etter seg både i inn- og utland.

Til 100 års-markeringa har Ishavsmuseet reist ei statue av pioneren Peter S. Brandal ved Ishavsmuseet.

Peter Andreas Severinson Brandal blei født i 1870 og vaks opp i tronge kår på den vesle garden Haugen lengst oppe i Ytredalen i Brandal.

Mor til Peter, Davide Pedersdatter, kom frå Vollegarden i Brandal og faren, Severin Larsson, kom frå Andreasgarden på Bjåstad i Hareidsdalen.

Davide og Severin hadde tatt over eit utmarkstykke der oppe i dalen frå Davides foreldre i Vollegarden.

Dei sleit tungt og rydda det meste for hand. Det var ikkje alltid så rikt med mat heller der oppe dei første åra, har det vorte fortalt.

Peter budde såleis frå tid til anna hjå besteforeldra på Bjåstad. Kanskje var dette nyttig både for Peters sosiale og mentale utvikling.

Han vaks i alle høve opp som ein sosialt open og hjelpsam person – dette finnest det fleire vitnemål om.



Peter S. Brandal 1870-1933.

Far til Peter, Severin, var fiskeskipper og seinare ishavsskipper på «Nils Liaaen».

Ei tid reiste han land og strand rundt som «vandrelærer» og på vårparten i 1911 heldt han om lag 30 foredrag i «naust, sjøboder, kommunelokaler og bedehus», for å lære folk om tilverking av klippfisk og å stille fisk.

Blant anna for dette arbeidet fekk Severin diplom for «fortjenestefullt og energisk arbeide vedkommende fiskeribedrifter» frå «Selskapet for de Norske fiskeriers fremme», i Bergen i 1929.

Peter lærde nok også mykje av far Severin om tilverking av fisk. På verdsutstillinga i Kristiania i 1914 fekk han diplom og heidrande omtale for produkta sine av klippfisk og sild, og sølvmedalje for seloljen.

Peter bygde etter kvart hus på Lillebøen i Brandal. I heimen med Josefine, som kom frå Saudebøen – og Peter var det alltid hjelp å få og gjestfriheita var stor.



Severin L. Brandal 1847-1934

Då barneflokket vaks og det vart trøngt i huset, bygde han dei eit nytt hus, på akkurat same plassen. Det første huset vart flytta eit stykke og seld til svigerfaren.

Det har vore fortalt ei historie om at grunnen til at han valde same tomte begge gongane, var at då Peter var unggut ein dag miste sixpence-hua i ei vindbye då han spaserte forbi Saudebøen. Det var mørkt, og han fann ikkje hua si igjen. Han leita og leita før han til slutt stakk handa utfor vegen ned mellom nokre steinar, og der låg hua.

Då bestemte han seg, skulle han bygge hus, så skulle det ligge nettopp der.

Då Peter Brandal vart konfirmert måtte han ut og tene sjølv. Fiske var det einaste ein unggut kunne take seg til med. 20 år gamal vart han partsreiar i ei lita fiskeskøyte som heite «Brandal».

I 1893 vart han skipper på denne, 23 år gamal. Med denne skuta var han blant anna skipper på finnmarksturar.

Peter S. Brandal grunnla sitt første firma alt i 1893. Føremålet var «at drive fiskeri langs den

norske kyst og vidare at forædle de opfiskede produkter».

I 1894/1895 fekk han «Minna» som han kjøpte frå båtbyggjar Hans O. Mehus i Hardanger. «Minna» er først registrert på torskefiske i 1895. Peter var sjølv skipper, men han eigde «Minna» i lag med Johan H. Brandal, Ole S. Brandal og Olaf S. Brandal.

Det var med denne skøyta Peter S. Brandal utrusta til selfangst i 1898.

På fisketurane til Troms og på Finnmarkskysten hadde Peter, og faren Severin, lagt merkje til selfangsten som vart driven derifrå og lagt merkje til at desse skøytene oftast kom til land med full last.

Han hadde nøye lagt merkje til skøytene deira og kva utstyr dei nytta.

Lysta til eventyr låg i blodet og han bestemte seg for å ruste ut «Minna» til selfangst.

I 1898 reiste han på første turen til Vesterisen. Faren, Severin Brandal, reiste same året med skøyta «Nils Liaaen».

Tilbake i Tromsø synt det seg at berre tre større skuter hadde meir fangst enn «Minna» dette første året, men «Minna» hadde beste luten på mannskapet.

I eit intervju med Sunnmørsposten fortel Peter at satsinga på selfangst var eit heller vågsamt føretak for vanlege fiskarar, og hadde han på førehand vist kor dyrt og risikabelt det heile var, ville han kanskje ikkje ha innlate seg på det. Men det hadde gått bra, lønsemda var god, og han bestemte seg raskt for å satse året etter.

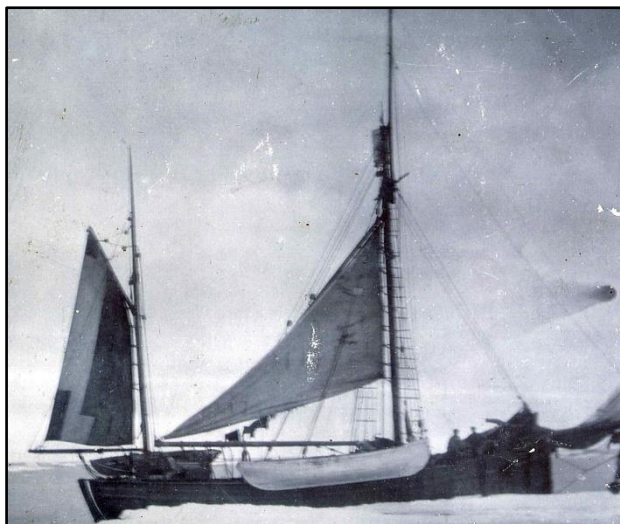
Peter hadde ikkje sjølv greie på å foredle fangsten, så denne vart levert i Tromsø.

På denne første turen var Peter S. Brandal 27 år. Vidare i same intervju med Sunnmørsposten spør avisa korleis ein ungdom økonomisk kunne få til så mykje?

«Dertil svarede han, at han har intet andet, end hvad han selv har tjent. Siden han blev

konfirmeret har han drevet al slags fiske. Og det er så rart med det, sa han, når man er ordentlig, ærlig og redelig, kommer det lidt om sen, og har man først lidt, går det senere ligesom av sig selv». «Det er godt gjort! tænkte vi. Og lykkeligt er det land, som har mange sådanne ungommer!».

Vidare i intervjuet skriv Sunnmørsposten: *Brandal er goodtemplar, og han var enig med os i at den søndmørske fisker kan stå sig godt, når han kun er ædruelig og ordentlig. Men er han ikkje det, går det i regelen midre godt med ham som med andre. -Ikkje så meget for de kronerne, han drikker opp ofte, som for det han forsømmer i sit arbejde og svækker sig, bemærkede Brandal».*



«Minna» ein av første turane på ishavet.

Ishavsdrifta frå Sunnmøre var no starta opp, og ho utvikla seg fort. Det vart ei av dei største næringane på Sunnmøre, og la grunnlaget for mykje framtidig rikdom, velstand, og starten av andre maritime næringar.

Berre i Hareid kommune har det vore over 50 skuter på selfangst. Meir enn halvparten av alle skuter frå Vestlandet kom herifrå.

Desse trengde utstyr, reperasjonar og utrustning, og mange lokale bedrifter hadde sin gullalder som følge av selfangsten.

Etter litt tid kom også Tjørvåg, Vartdal og Ålesund sterkt med i selfangsten.



Ole S. Brandal

I 1900 var Peter og broren Ole med skøytene sine, «Minna» og «Havfruen», inn til Grønlands austkyst og fanga der både kvalross, isbjørn og moskus. Dei sigla, hala og drog skutene sine inn gjennom isen. Skipperane på dei store stimbarkane som låg i iskanten og fanga frårådde Brandal-karane å freiste gå inn gjennom isen. Men dei prøvde, dei kjempa og dei vann fram. Eit imponerende stykke arbeid med dei små skøytene utan motor.

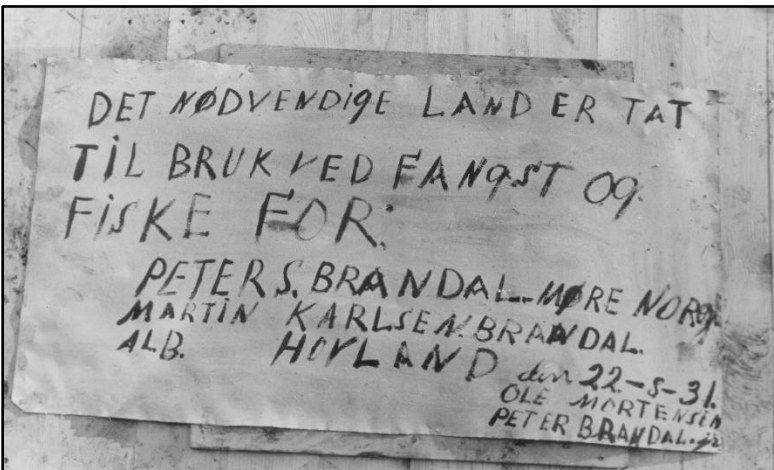
«Minna» var etter dette kvart år, bortsett frå 1902 då dei ikkje kom seg inn, fram til 1906 innom Grønland.

Landet hadde mykje å by på av dyr og pelsvare, men Brandal-karane såg også her raskt at skulle dei få skikkeleg utbytte av denne fangsten måtte dei bygge ut eit fangstterreng og overvintre her.

Frå 1908 og fram mot 2. verdskrig kom det opp fleire hundre fangsthytter på Nordaust-Grønland, og like mange menn hadde gjort dette til eit levebrød for ei periode.

Peter var også opptatt av Grønlandssaka, og han finansierte og utrusta egne ekspedisjonar for å okkupere land på Aust-Grønland i 1932.

Dette for å vere sikra framtidige jaktrettar i dette landet som hadde så mykje å by på.



Okkupasjonsskilt frå Grønland. Foto frå Tornø.

I 1900 hadde «Minna» og «Havfruen» med 70 døde og 10 levande isbjørn, og 45 døde og 5 levande moskuskalvar.

Det måtte vere eit yrande liv og trongt om plassen med 15 levande dyr på desse to små skøyte dekk.

Desse dyra vart utstilte i ei sjøbu i Ålesund, og dei tok inngangspengar av by-folket for å sleppe inn å sjå på dyra.

Av gjestane var Fridtjof Nansen som vart ein stor beundrar av karane med dei små skøytene sine.

Etter utstillinga vart to av isbjørnane selde til Antwerpen for 200,- kr. stykke, to av moskusane vart sette ut på beite i Brandal.

Kalvane vart satt i eit inngjerda stykke i bygda, men graset var altfor feitt og dei kreperte etterkvart.

Også ein annan gong, i 1927, kom dei heim med 2 moskuskalvar som vart plasserte opp i dalen på Brandal like ved ein seterstøyl.

Dette var i august månad og dyra trivds bra. Likevel døde den eine ut på vinteren og det vart einsamt for den som var igjen.

Det var mykje snø den vinteren og kalven kom til slutt ned i bygda og fann vegen til sauefjøsset og helste på sauene der.

Kalven var ganske tam og vart seld til ein dyrehage.



«Havfruen». Foto Olaf S. Brandal

Lykka fylgjer med Peter desse første åra, og han hadde som oftast full last.

Dei første åra med selfangst frå Sunnmøre var det altså fiskebåtane sine dei brukte.

Litt isforsterka og med segl som framdrift. Men den tekniske omstillinga let ikkje vente lenge på seg, og overgangen til maskinell drivkraft basert på motor eller damp starta i åra kring 1905.

Peter S. Brandal var ein av føregagnsmennene også i denne utviklinga. Alt i 1908 fekk han bygd om og innsett dampmaskin i Minna.

Peter S. Brandal var langt forut for si tid då han i 1902, mot ein passelig billett, tok med seg ein turist på ishavet.

Dette framleis på vesle «Minna» utan overbygg og motor.

Det var den unge eventyraren frå Oslo, H.W. Sundt som hadde «løyst billett» for å vere med «Minna». Han hadde høyrte om alle desse ville dyra på Aust-Grønland, og ville gå i land der for å overvintre. Peter S. Brandal hadde jamvel lova vekk eine skyttaren sin for å overvintre å fange i lag med Sundt.

Men dette året kom dei seg altså ikkje inn til kysten. Sundt, som naturleg nok var skuffa, fekk likevel skyte 5 isbjørnar i drivisen.

Seinare skreiv han ei fantastisk skildring om livet om bord i «Minna»:

«Når det ikke var fangstvær da spilte vi kort, song og musicerede. Der klang violintoner så vakkert i polaregnens stilhed. Så holdt vi præmieskydning, øvede oss rigtig, ordentlig. Stellet om bord var meget godt. Det stod langt over hvad jeg havde ventet. Disse brandølger er overmåde renslige folk, og der hersker særdeles godt kameratskab mellem dem. Jeg havde anledning til at se mig om også på andre ishavsfartøyer, men dervar det dårlig med rensligheden. Vi havde også udmerket flink stuert som skaffede os ferskt brød 3 gange om ugen og lavede aldeles fortreffelig mad til os. De ser vel også, at jeg er fed som en galte».

I 1911 kjøpte Peter S. Brandal, saman med broren Sigvald, ei nybygd skute som fekk namnet «Brandal».

Same år fekk han «Jopeter» bygd på Bolsønes verft. Skuta fekk namn etter kona Josefine, og han sjølv Peter. Dette var starten på ei rivande utvikling av den moderne selfangsten.

Frå den tid slutta han å reise på ishavet sjølv, men gjekk i land for å drifte forretningane sine.

I åra no framover utvida han stadig ishavsdrifta, både på hav og land. I 1912 bygde han moderne seloljekokeri og større sjøbuer i Brandal.

No kom også den eine nye selfangstskuta etter den andre.



Sigvald Brandal

Peter S. Brandal var pioneren som bygde opp den moderne selfangst, og er sjølv sagt mest kjend for sin grunnleggane og nyskapande innsats for ishavsnæringa.

Han skapte tusenvis av arbeidsplassar i dei næringane han skapte, og utvikla selfangsten som gjorde bygda Brandal til Noregs selfangsthovudstad.

Peter såg raskt at skulle ein få lønsemd i selfangsten så måtte ein satse på skikkelege spesialbygde skuter som var sterke nok til å



«Jopeter» etter Josefine og Peter Brandal.

kunne gå inn i isen, og vere store nok til å få med mest mogleg last heim.

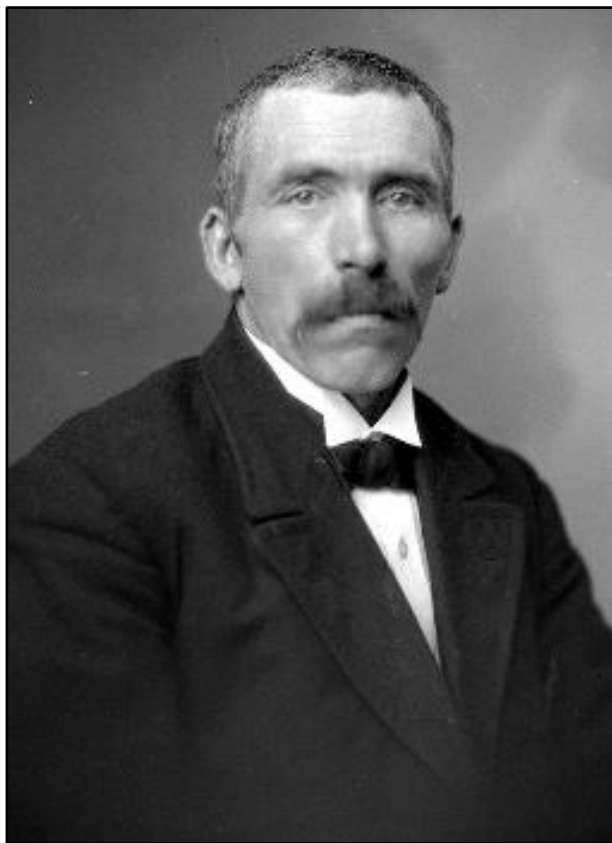
Frå 1910 kom så den nye store ishavsflåten som var spesialbygde med tanke på selfangst. Frå no av vart det lønsemd i selfangsten, og desse skutene tok også svære lastar på sildefisket.

Gjennom heile si levetid la Peter S. Brandal ned all sin arbeidskraft i denne næringa som han var med og forma og bygde opp frå grunnen av.

Han er rekna for å være fremste pioneren på dette området på Vestlandet. Selfangstnæringa på Sunnmøre la på mange måtar grunnlaget for den store maritime industrien som landsdelen framleis haustar frå.

Peter S. Brandal gjekk også i brodden for å få bygd eit av de første elektrisitetsverka i landsdistriktet, på Brandal. Det stod ferdig i 1912.

Det var brørne Peter, Ole og Laurits Brandal, far deira, Severin L. Brandal, Johan H. Brandal og Anders Lillebø som sto bak.



Laurits Brandal.

Maskinene tinga dei i Tyskland, og verket som skulle monterast var eit likestraumsverk med turbin på 63 hk., og dynamo på 50 hk.

Det kom i drift den 25. oktober 1912 og var i bruk til 1938.

Heile verket kosta dei 14.289,22.

Til samanlikning var fangstverdien for alle Brandalsskuter i 1910 på kr. 134.000,-

E-verket vart skipa som lutlag med 190 lutar. Peter S. Brandal overtok 40 av desse, og dei andre karane hadde 30 kvar.

Eigarane av verket måtte sjølvsgt passe det sjølve. Men så var det eit problem, dei var alle ishavsskipperar og lenge borte, så det vart Anders si kone, Laura, som måtte passe E-verket.

At Peter S. Brandal var ein våken og interessert forretningsmann som visste at dei store kundane for kjøp av fisk og sild samt skinn og selolje låg i utlandet - og at disse varene ikkje selde seg sjølv - viser hans innhaldsrike liste frå 1914 med namn og adresser til tenkelege kundar.

Heile 46 skinnfirma er med på lista og av disse var 45 utanlandske:

Tyskland 14, England 12, Sverige 12, Danmark 5, og USA 2. Det einaste norske firmaet var Niels Juul & Co i Oslo.

Dei 12 firma for sild låg alle i utlandet: Tyskland 4, Sverie 3, Danmark 2, England 2 og Holland 1

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.

Etter verdskrigen, i åra 1920-23 då krisa gjorde seg gjeldande med stagnasjon i all produksjon så vel på land og hav, då meinte han at ein absolutt burde drive sitt virke til tross for at drifta førde med seg tap. Han kunne ikkje vere einig i det middelet mot arbeidsledigheit som pessimistane sette høgast: at arbeidstida stadig skulle

innskrenkast og at arbeidet skulle fordelest meir i skift og tårn.

Han meinte at dette ville føre til økt stans i bedriftene og ingen nye tiltak.

Peter bygde store kaier og store sjøpakkhus i Brandal. I 1912 skipa han endå eit selskap, Peter S. Brandal & Co. A/S med telegramadresse «Hau-Peter». Nytt og moderne utstyr vart innkjøpt for selolje og trandamperi.

I 1925 grunnla han, i lag med svigerson Martin Karlsen, eit nytt aksjeselskap, Søndmøre Sælfangere AS der han var direktør.

Peter S. er største aksjonær med 124 aksjar av dei 600. Martin har 25.



Martin Karlsen

Elles var nesten alle dei andre aksjonærane forretningsfolk frå hovudstaden. I styret finn vi styreformann grosserer Carl Tuft, viseformann Christian Holter, advokat Kristian Fr. Brøgger, skipsreiar Samuel Marcussen og adm. direktør i selskapet Peter S. Brandal.

Dette var då det største reiarlag for selfangstflåten den tida. Peter S. Brandal sine fleire selskap stod føre ein omfattande og ganske så stor eksport av selolje, selskinn, kvalrosskinn, håkjerringstran, sild, klippfisk og andre fiskeprodukt.

Same året vert også A/S Brandals Ishavsrederi skipa. Dei lokale aksjonærane var Johan H., Sigvald S., og Peder P. alle med etternamn Brandal.

Størsteparten av aksjekapitalen kom også her frå Oslo. I 1927 vert selskapet slått saman med Søndmøre Sælfangere AS.

Peter har i tillegg også selskapet A/S Polaric & Harald.



Anlegget til Peter S. Brandal

Det var også i 1927 at planane for ein sildeoljefabrikk kom på bana. I styreprotokollen frå Søndmøre Sælfangere står blant anna: «Brandal (Peter S.) oplyste, at et anlæg av en sildeoljefabrik neppe i nogen henseende vil paavirke selskapets økonomi og lægge beslag paa dets kapital.

Hvis man ikke gikk i gang med en sildeoljefabrik, maatte man til saltning av den sild som man ikke kunde selge i fersk tilstand, anskaffe tomtønder til beløp der vil andra til titusener av kroner.

Dessuten mente han ved hjælp av pressen i de nye anlæg at kunde spare arbeidslønninger ved behandling av sælspekket.

En sildeoljefabrik vilde også efter hans mening være av betydning for behandling av det kjøtt, som fulgte selve spækket og som for tiden ikke kan utbringes til nævneværdig beløp.

Dette kjøttavfald kunde nemlig behandles i fabriken med silden og males sammen med denne».

Til dette styremøte i september 1927 hadde Peter S. Brandal også skaffa fram eit tilbod frå Myrens Verksted i Oslo på kr. 72.000,- Jau, han kunne argumentere godt den gode Peter S. Brandal.



Sildedunge ved Brandal Sildeoljefabrik.

Det var eit samla styre som gjekk inn for å bygge sildeoljefabrikken, den tida den største nord for Bergen.

I 1927/28 bygde han ut sildoljefabrikken som produserte sildemjøl og sildolje i nær 50 år framover.

Men no gjekk selskapa inn i ei vanskeleg tid rundt 1930.

Prisane rasa og på generalforsamlinga på Børsen i Oslo i 1931 kunne styret berre innsjå at drifta ikkje kunne halde fram utan tilførsel av ny kapital.

Den kapitalen var det vanskeleg å skaffe i dei tilhøva som rådde i Noreg den tida. Ikkje var det lukrativt å selje unna eigedom og skuter heller.

Prisane hadde kome under ein tiandepart av det som det var for få år sidan.

Då selskapa var starta i 1925 stod kronekursen unormalt lavt. Dollaren stod i mai i ca. 6,- kr. og kronas gullverdi etter dollarkursen var 0.625.

1. januar 1931 var dollarkursen 3,74 kroner. Dette store fallet fekk naturlegvis store konsekvensar for selskapet.

Ei ekstra generalforsamling 29. desember 1931 måtte vedta å løyse opp selskapet då all aksjekapital var tapt.

I Brandal gjekk drifta stort sett som før, Peter S. Brandal overtek utstyr, båtar og eigedom i nye selskap.

Der i blant var Brandal Sildeoljefabrik A/S som han i 1932 skipar i lag med sine to svigersøner Martin Karlsen og Albert Hovland.

I denne perioden har også Peter S. Brandal teke initiativ til- eller vore med på, å sette i gang mange andre selskap. I ein gjennomgang i Norsk Kundgjøringstidende kan vi nemne nokre av dei selskapa som Peter S. Brandal har vore med å skipa, eller hatt tanke om å skipe.

Norsk Kundgjørelsestidende måndag den 8. mai 1916:

Aktieindbydelse.

Undertegnede indbyr herved til tegning av aktier i et aktieselskap som skal ha til formaal at forlægge og utgi en ny avis i Aalesund – et dagblad for Aalesund og Søndmør.

Aalesund er en by paa vel 16.000 indbyggere og er i sterk vekst. Den har som opland store tæt befolkede distrikter.

Der er i Aalesund og Søndmør nu kun 1 dagblad. Det blad, som gjennom denne aktieindbydelse agtes startet, skal fortrinnsvis være et organ for byens og distrikternes næringsliv: det skal ved siden herav arbeide for konservative synsmaater samt redigeres paa riksmaal.

Det nye blad vil særlig ta sigte paa at bli et organ for Vestlandets største og viktigste

næringsgren: Fiskerierne, Ishavsbedriften og Sjøfarten.

Med sin store fiske og fangstflaate har Aalesund alle betingelser for at indta en ledende stilling her. Bladet vil ogsaa støtte og virke for Aalesund og Søndmørs industri og handel, der er i sterk framvækst.

Det er indbydernes mening at indby til præmiekonkurrence om det heldigste navn for den nye avis.

Det er meningen at anskaffe eget trykkeri samt ogsaa accidenstrykkeri.

Der er sikret gode medarbeidere, og en række av byens største forretningsmænd har lovet avertissementsstøtte for betydelige beløb, likesom de har lovet at ville benytte bladets accidenstrykkeri.

Redaktøren vil bli ansat i fri konkurrence.

Vi mener, at en ny avis i Aalesund har store betingelser for at kunne bli et lønnende foretagende.

Aktiekapitalen sættes til minimum kr. 75.000,00, maksimum kr. 200.000.00 fordelt paa aktier à kr. 100,00.

Selskapet kan startes naar minimumskapitalen er tegnet.

Kapitalen indkaldes efter generalforsamlingens nærmere bestemmelse. Man forbeholder sig at styrke og reducere tegnede beløb.

Aktierne skal lyde paa navn og være fuldt indbetalte.

Av og ved indbyderne er tegnet kr. 50.000,00.

Utlæg ved startningen forbeholdes refunderet.

Konstituerende generalforsamling holdes i Aalesund med 8 dages varsel og efter bekjendtgjørelse i Aalesundsavis.

Aalesund den 1. mai 1916.

Peter S. Brandal, reder, Bjarne Bødtker, o.r.sakf., M. Gran, overlærer, Trygve Klausen, advokat, Oscar Larsen, kjøpmand, Olaf Røe, o.r. sakf, Peder S. Brevig, reder, Ludv. Flatmark, kjøpmand, M. Knutsen, kjøpmand, Trygve Jervell, kjøpmand, Joak. Rønneberg, kjøpmand, J.A.J. Øwre, apoteker.

Av andre aktieinbydelsar vi finn Peter S. Brandal som ein av aksjonærane/grunderane er: *A/S Spitsbergen Guano Compani*. Her i lag med Trygve Klausen og Gerh. Myklebust. –

Aalesunds Fiskeriselskap Aktieselskap, her i lag med Trygve Klausen, M. Knutsen, Elias O. Roald og J.A.J Øwre. – *A/S Aalesunds mekaniske verkstad*, saman med fleire andre, -

Aktieselskapet Det Norske Damptrawlselskap saman med Magnus Blikstad, Erling Lund, M. Knutsen, Oscar Larsen og H. Bugge

Også då AS Hjørungavåg Mekaniske Verkstad vart skipa i juli 1917 finn vi Peter S. Brandal som ein av dei store aksjonærane, og medlem i styret.

Major Gunnar Isachsen skreiv i Morgenbladet i 1933 om Peter S. Brandal: «*Utviklingen av næringslivet på Sunnmøre i den siste menneskealder er så å si et speilbillede av denne virksomme mannens liv. Brandal-navnet har han sørget for å gi god klang langt utover landets grenser.*»

I 1916 vart den første «Jopeter» stoppa av den britiske marine og ført til Kirkwall på Orknøyane.

Skuta låg som prise i fleire britiske hamner i litt over eitt år. Grunnen var at reiar Peter S. Brandal skulle ha brote norsk nøytralitet under første verdskrig ved å selje ishavsprodukt til Tyskland. (Handelsavtalar inngått i fredstid)

Reiar Brandal gjekk til rettssak og saksøkte den britiske stat for å få frigitt «Jopeter» og dekt økonomisk tap.

Saman med advokat Klausen frå Ålesund var Brandal i London i om lag tre månader medan rettssaka gjekk føre seg.

Og Peter S. Brandal vann over den britiske stat!! Då var visstnok dette den første priserettsaka som var vunne i den engelske domstol. Etter dom vart «Jopeter» frigitt og Brandal tilkjent

erstatning. Men då hadde Brandal brukt meir pengar på rettssaka, advokatar, reise og opphald, enn han fekk i erstatning.

I byrjinga av august 1916 gjekk Peter S. Brandal rundt i Kongsfjorden på Svalbard og grunda på ei anna 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.

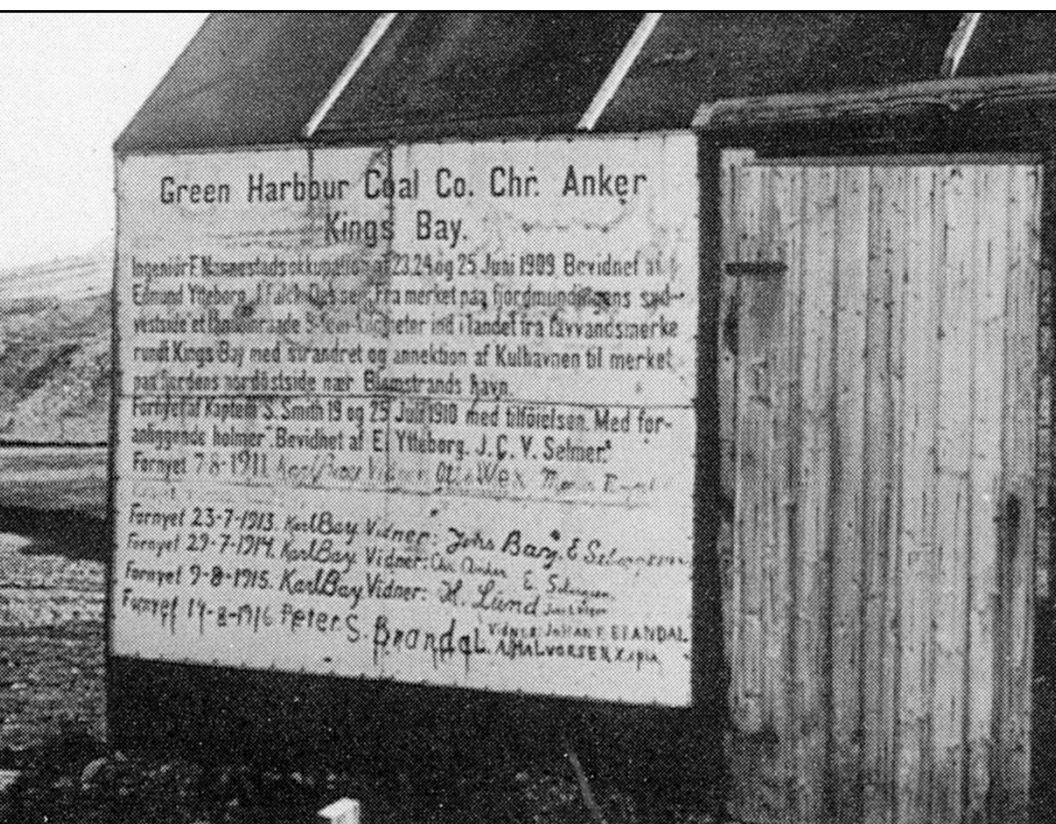
hans hadde trong for. Lagra av britisk kol skrumpa raskt inn.

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 rettigheitene 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 etter som det passa dei.

Green Harbour Coal Co. okkuperte land i Kings Bay i juli 1909.

Dei fornya okkupasjonen fleire gongar, men kom aldri i gang med noko skikkeleg gruvedrift.

Så, den 14. august 1916, har Peter S. Brandal bestemt seg.

Han fornyar okkupasjonen av Kings Bay, og på annekasjonsskiltet er det hans namn som står sist den dag i dag, annekasjon fornya

Skiltet på hytteveggen fortel om fleire okkupasjonar av land i Kongsfjorden, men det er Peter S. Brandal sitt namn som står sist. Vitne er Johan P. Brandal (skipper på «Signalhorn») og A. Halvorsen.

Han hadde starta oppbygging av eit stort landanlegg.

Under første verdskrig, spesielt i 1916, var det vanskeleg å skaffe seg nok kol som alle fartøya

14. august 1916.

Det var den dagen han bestemmer seg for å satse 250.000,- kroner på rettigheitene til kolfeltet.

Ei lita samanlikning; den store og då moderne ishavsskuta Aarvak som i dag ligg ved Ishavsmuseet kjøpte han hausten før for kr. 70.000,-

(250.000 kr i 1916 tilsvarar 9.798.611,11 kr i 2016 i følge SSB).

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

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.

Med skutene sine «Signalhorn» og «Polaris» hadde han med eit arbeidslag på 60 mann, for det meste svenskar og finnar, som låg i lasteromet blant dynamitt og anna utstyr på overfarta.

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. Rettigheitene til kolfeltet vart overført til Brandal den 23. september 1916.

Seinare vart desse rettigheitene overført til eit interesseselskap med Peter S. Brandal, Trygve Klausen, Michael Knutsen og Trygve Jervell som den 14. desember 1916 saman danna aksjeselskapet Kings Bay Kul Comp. A/S. Michael Knutsen og Peter S. Brandal var gode vener og hadde fleire forretningar i lag.

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 forretningsmannen han var så såg han nok også moglegheita av ei ny stor forretning. Store delar av verda trengte kol, og der sto han med kol rundt seg på alle kantar.

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, og ikkje minst kva kapital Peter S. Brandal på det tidspunktet rådde over.

Peter S. Brandal slo som kjent til og kjøpte desse rettigheitene 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, den kjente norske polarforskeren, var der oppe mykje samtidig med Brandal, han sa seinare at Brandal hadde forbindelsar med Tyskland før og under første verdskrig.



Peter S. Brandal (tv) og Michael Knutsen på trappa til direktørboligen i Brandal City.

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 kanskje må ein også sjå litt vidare på det. Særleg når Peter S. Brandal fekk med seg Trygve Klausen, Michael Knutsen og Trygve Jervell. Alle store namne i Ålesund på den tida.

Knutsen, ein kjend ishavsreiar som hadde skapt seg ei formue på gullgraving i Alaska, stilte med kapital.

Kol var den viktigaste energikjelda Noreg hadde 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 marked for kol, og like viktig som å sikre sine egne ishavsfartøy såg nok

Til og med fjøs med stall kom opp. Dei skulle ha hestar til å køyre om vinteren.

Sommartid hadde dei skinnegangar, lokomotiv og vogner. Byen fekk verdens nordligaste jarnbane med fem lokomotiv med over 30 vogner, og fire km skinnegang.

Ein imponerende infrastruktur når vi veit kvar vi er på kartet.

I første del av 1920-talet måtte Brandal sjå at byen hans skifta namn til Ny-Ålesund. Truleg

var det kapitalen i Ålesund som ville det slik. Ved sidan av gruvedrifta vart Ny-Ålesund også base for Roald Amundsens, og fleire andre, sine polferder med fly og luftskip i 1925 og 1926. Direktørane Brandal og Knutsen i Kings Bay vart vertskap og lånte ut direktørbustaden sin til Amundsen under desse ekspedisjonane.

Dette gjorde at huset i dag er kjent som Amundsen Villaen.



Lokomotiv i Brandal City 1918. Foto frå Odd Arild Brandal.

Brandal og Knutsen verdiane i ei kolgruve i eit forsøk på å stå på egne bein forretningsmessig.

Så den 14.12.1916 i lag med dei tre karane frå Ålesund så stifta dei formelt Kings Bay Cull Comp. AS.

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.

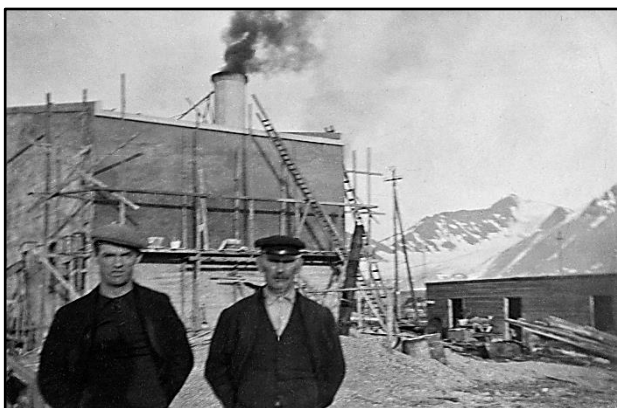
Brandal skulle ha ein by med plass til 250 overvintrarar, pluss 50 sommararbeiderar. Det vart anlagt fleire gruver, bustadar og kraftverk, verkstad, kai og telegrafstasjon.



Rolad Amundsen gjer seg klar til avgang frå Ny-Ålesund om bord i Dornier-Wal flyet i forsøk på å nå Nordpolen i 1925. Foto frå H. Hjelle.

Det voks fram eit venskap mellom Brandal og Amundsen. Amundsen var ved minst eit høve i Brandal på besøk med Peter, og då Roald Amundsen kom vekk med flyet Latham i 1928, bidrog Brandal til leiting med to av sine ishavsskuter, betalt frå sin private konto.

Myndigheitene var svært så velvillige under oppstarten av selskapet, og oppfordra dei til å produsere så mykje dei berre makta, for å redde landet frå den prekære mangelen det var på kol. Det var mange lovord om dei fire driftige sunnmøringane som var villig til å satse så mykje privat kapital.



Arbeidskara i Ny-Ålesund, Sverre (tv) og Lyder Olsen framfor kraftverket. Foto: Hjalmar Olsen frå Jan Henrik Johansen

Peter S. Brandal tapte mykje pengar på gruvene i Ny-Ålesund. Alt i 1920 gjekk staten inn med pengestøtte og avtalar om å kjøpe kol.

I 1929 var selskapet si gjeld så stor at staten ved Svalbardkommisjonen bad aksjonærane overdrage aksjane sine frivillig og utan vederlag.

Peter S. var den første som sa seg villig til dette, men dei andre kom snart etter.

Michael Knutsen tapte heile si formue på gruvene, og Kings Bay Kull Comp. A/S fekk også stor del av skulda for at Ålesund Kreditbank gjekk over ende.

Dei hadde då uteståande over 5 mill. kroner til Kings Bay.

Men Peter S. Brandal var sikker på at dette ville tene landet ein gong i framtida og ofra mykje for å halde selskapet i live.

Og han fekk jo rett til slutt, i dag er Kings Bay i Ny-Ålesund ein verdskjend og viktig forskingsby.

Frå oppstarten av gruvene og fram til sin død sat Brandal i styret for selskapet, fleire periodar som styreleiar.

Peter S. Brandal var også en mann som delte av sin rikdom. Etter gode tider under og etter første verdenskrig, gav han Hareid kyrkje sitt første kyrkjeorgel i 1919.

Orgelvigslen fann stad i Hareid Kyrkje 23. november 1919.

Det var med en viss spænding Hareids menighet imøteså indvielsen av sit første kirkeorgel.

Det var derfor ikke at undres over, at den rommelige kirke var fylt til sidste plads under høimessegudstjenesten søndag da orgelet skulde overleveres til kirken og kommunen av giverne Petter S Brandal og frue.

Efter prekenen trådte skibsreder Petter S Brandal frem i kordøren og overleverte orgelet til menigheden på egne og sin hustrus vegne. Det var et underlig øyeblikk.

Hr. Brandal var synlig beveget, da han med nogen ord henvendte sig til menigheten for at overrække den storslagne gave.

Han uttalte blant annet - Det er med rare følelser jeg står her i Guds hus i dag. Det er mange ting som så fast knytter mig og mine til dette hus. Her er min hustru, jeg selv og mine børn døpt og konfirmert. Her er min hustru og jeg samt nogen av mine børn viet.

Utenfor kirkevæggen ligger våre forfedre begravet, og jeg vil håpe selv at få hvile på denne kirkegård når livsverket er endt.

Hermed overleverer jeg da dette orgel til Hareid kirke og kommune.

Kommunens festmiddag.

Den holdtes i Hareid nye, tidsmessige skolebyggning. Den store sal i kjelleren var pyntet med norske flagg og bordene var festlig dækket. I alt var der 50 - 60 inbudne til bords. Orgelet vil koste fuldt færdig ca. 23.000,- kroner. Hr Brandal bærer alle udgifter, også ved monteringen.

Ordføreren bød forsamlingen velkommen og henvendte nogen særlige velkomstord til hædersgjesten, skibsreder Brandal.

Ved steken tok ordfører Grimstad atter ordet. Blant annet uttalte han: Bjørnstjerne Bjørnson har sagt: Kirken skal stå på et belt og solbeskinnet sted i dit sind.

Dette må Petter Brandal ha tenkt på, når han bestemte sig til at gi sin bygdekirke et orgel. Vi visste du var og er en fremskrittssmand på alle områder, nu har du vist at du også har stor åndelig interesse.

Nokre år seinare var han også ein av bidragsytarane når nye kyrkjeklokker skulle på plass i same kyrkja.

Han hjalp også fram sine born og svigerborn. Fleire av dei vart også ishavsreiarar. Svigeronen Martin Karlsen bygde seinare opp eit anna av Sunnmøres største ishavsrederi; Martin Karlsen AS.

Peter S. Brandal var medlem av Ishavsrådet og i juni 1919 var han i audiens med Kongen og vart utnemnt til Riddar av St.Olavs ordenen 1. klasse for sin grunnleggande innsats for ishavsnæringa.

Han hadde elles ei rekkje tillitsverv, og var også direktør i Sunnmøre Gjensidige assuranceforening som han også var med på å stifte. Han var i fleire år også medlem av Ulstein Heradstyre.

Han hadde eit ope auge for verdien av det vitskaplege arbeidet i polarområda og dens betydning, og derav støtta han mange slike ekspedisjonar til Svalbard og Grønland.

Peter Brandal var basen han, som diktarprest og forfattar Anders Hovden har skrive i det flotte diktet sitt «Branddølane».

Han døde 23. mars 1933, og vart berre 63 år gammal.

(Kjelder: Ishavsmuseets arkiv, Per Kyrre Reimert: foredrag på Ishavsmuseet januar 2016, Marit Kvammen: Industrisoge frå Hareid kommune, Rolf Hanao: Kings Bay Kull Comp. AS 1917-1992).

Branddølane

Det bur på Brandal eit vikingbøle
i gilde heimar dei bygde sjøle
dei gjerer strandhogg som Gange-Rolv
men Peter Brandal er deira kolv

Dei gjerer strandhogg på Ishavsrabben
og Kvitebjørnen dei tek i labben -
Det er full ikkje å slakte sau
dei tek han levande eller dau.

Med mot og mannskap dei fram må slå seg
det beiste, rosemålen, bit ifrå seg -
er inga leike å gantast med
dei gjev seg ikkje, dei legg han ned.

Den fine kobben med det dyre skinne -
i mellom honom dei hev si vinne
Ja, midt i isen ein held seg varm
og fyller båten med fagna farm

I all denne fåren dei lite fæler
det berre hugen og viljen stæler.
Kjenn denne neven, han er so fast
sjå dette auge, det er so kvasst.

Det bur på Brandal eit vikingbøle
i gilde heimar dei bygde sjøle,
dei sankar pengar so flust som sand
men Peter Brandal er basen han.

ANDERS HOVDEN

Dei fire pionerane

Av Webjørn Landmark

Peter S. Brandal forstod nok ganske snart at skulle han få til ei utbygging og kome i gang med gruvedrift, måtte han ha med seg fleire forretningsforbindelsar.

Kva tid desse kom inn i bilde veit vi ikkje, men på anneksjonsplakaten frå 14. august står hans namn åleine.

Dei er heller ikkje nemnde når Peter S. Brandal kjøper rettighetene 23. september 1916.

Men den 14.12.1916 har han gått i kompaniskap med Michael Knutsen, Trygve Klausen og Trygve Jervell.

Det same firkløveret var involverte i fleire ulike selskap saman og har truleg hatt samtalar om dette i lang tid før stiftinga 14. desember 1916.

Vi freistar å gje ei kort oversikt over kven dei andre grunnleggarane for 100 år sidan var.

Michael Knutsen (1863-1948)

Michael Knutsen var fødd på Vigra utanfor Ålesund. 18 år gamal utvandra han frå Vigra til Amerika i 1883. I 12 år hadde han sitt virke ved eit skipsverft i Tacoma, før han reiste gjennom Alaskas villmark, med hund og slede, til Klondyke i 1895.

Michael var blant dei heldige som fann gull. Ja, i store mengder også.

Det vert sagt at Knutsen var den som fann den aller største gullklumpane av alle i Klondyke, på over ein kilo.

Han selde gruvane sine alt i 1898 og drog med familien heim til Ålesund som ein rik mann. I 1902 starta han reiarlaget Skjerva A/S og vart fiskedampskipsreiar.

Skjerva A/S hadde fleire fiskeristasjonar, blant anna i Stokksund i Sør Trøndelag, og i Siglufjord på Island. Ja, også i New York hadde

Skjerva A/S ei avdeling, Western Norway Trading Company.

På folkemunne i Ålesund vart Michael Knutsen omtala som «Skjervakongen» eller «Skjervaknutsen».

I 1915 tok Knutsen initiativ til å starte fangstreiarylageret A/S Ishavet. Dei andre eigarane var nettopp, i tillegg til Knutsen sjølv, Peter S. Brandal, Trygve Klausen og Trygve Jervell. Knutsen var også oppteken av andre ting, og sat mellom anna i Ålesund bystyre frå 1905 til 1913.

Michael Knutsen hadde mykje å bidra med då byen Brandal City skulle byggast ut.

I hovudsak var det nok Michael Knutsen og Peter S. Brandal som var arkitektane bak utforminga av byen lengst mot nord. Knutsen hadde gode erfaringar med seg frå Dawson City som han hadde sett vekse og utvikle seg under sitt opphald som gullgravar i Alaska.

Han hadde såleis visse erfaringar for å skape levelige forhold for gruvearbeidarar, og hadde sjølv kjent på kroppen korleis hardt arbeid, lite og einsidig mat i sterk kulde, kunne bryte ned sjølv sterke menneskjer.

Utan Michael Knutsen sin kapital og erfaring hadde det vore mykje vanskelegare å bygge opp verdas nordlegaste by.

Direktørane Knutsen og Brandal vart i 1925 og 1926 vertskap for Roald Amundsen sine luftfarts ekspedisjonar mot Nordpolen.

Dei lånte ut direktørbustaden sin til Amundsen, og begge karane er nemnde og takka i fleire av Amundsen sine bøker om desse ekspedisjonane. Til liks med Peter S. Brandal kosta kol-eventyret i Ny-Ålesund «Skjervakongen» dyrt.

Michael Knutsen hadde, til liks med Brandal, stor tru på prosjektet, men han såg det som ei nasjonal oppgåve og sikre vidare drift og norsk kontroll over selskapet.

Særskilt var det viktig for karane og vise stor aktivitet i samband med dei internasjonale forhandlingane som førde fram til Svalbard-traktaten. Han satsa nær heile si formue på Kings Bay, og tapte alt.

Til og med sin private villa «Skjervavillaen» gjekk tapt.

Biskop Monrad Norderval minnst Michael Knutsen slik i si bok «Av sjømannsblod» 1972, *«Etter et langt og strevsomt liv satt han og hans hustru igjen på bar bakke.*

Men så har heller ingen hørt noen ymtet et tvilens ord om hans hederlighet. Det lyseste minne jeg har om «Skjervakongen», Michael Knutsen, var at det ikke fantes spor av bitterhet, hverken hos ham eller hans hustru, fru Othilie».

Trygve Klausen (1876-1924)

Trygve Klausen var også ein av stiftarane av Kings Bay Kull Comp. A/S, og hadde stillinga som administrerande direktør frå 1919 til 1924, og styreleiar frå 1918-1924.

Trygve Klausen var son av Olaf Klausen, adjunkt ved Latinskolen i Ålesund. Familien Klausen flytta til Drammen i 1883.

Trygve tok juridisk embetseksamen ved universitetet i Oslo 1901.

Han hadde jobb som fullmektig hjå sorenskrivaren i Søndre Helgeland og seinare hjå byfogden i Ålesund. I 1903 fekk Klausen løyve som overrettssakfører og starta hjå Kristian Fredrik Brøgger i Ålesund. Brøgger og Klausen skulle seinare verte svograr.

Alt i 1904 gjekk dei saman om firmaet Brøgger & Klausen. Då Brøgger flytta til Kristiania i 1914, dreiv Klausen sakførerforretninga åleine.

Trygve Klausen hadde hatt fleire forretnings-saker for Peter S. Brandal. Mellom anna var det Klausen som var med Peter S. til London då han saksøkte den engelske stat etter at dei hadde tatt skuta hans «Jopeter».

Det var også den same Klausen som handla på Ålesunds by vegne då han tilbød Peter S. Brandal rettighetene til området i Kongsfjorden.

Det var kanskje naturleg at Klausen vart med Peter S. også inn i dette nye forretnings-eventyret.

Trygve Klausen deltok i alle høve i arbeidet med førebuingane til danninga av Kings Bay Kull Comp. AS, og var til stades på den konstituerande generalforsamlinga 14. desember 1916.

Klausen hadde til liks med Brandal og Knutsen stor tru på lønsam gruvedrift i Kongsfjorden. Ved sidan av si eiga advokatforretning, hadde han ei tid stillinga som administrerande direktør og styreleiar i selskapet.

Saman med Peter S. Brandal og Michael Knutsen var også Klausen stor aksjonær i Kings Bay Kull Comp. AS.

Det var desse tre karane som sto solidarisk ansvarlege for selskapet si høge gjeld til Ålesund Kreditbank.

Denne gjelda vart ei stor byrde for dei alt frå 1920 av.

Oppbygginga av verdas nordlegaste by hadde nok kosta meir enn dei venta.

I 1920 var Trygve Klausen også direktør i Ålesund Kreditbank (!) og han var dessutan direktør i Vestenfjeldske Skibshypotekforening. Dessutan var han formann i styret for Ålesunds Fiskeriselskap, Søndmøre Gjensidige Assuranse-selskap for Ishavsfartøyer og A/S Ishavet, tre selskap som mykje godt hadde same eigarane som Kings Bay Kull Comp. AS. Dessutan var han medlem i styret for Hjørungavåg Mekaniske Verkstad og Ålesunds avis.

Også dette to selskap som Peter S. Brandal var med å skipa.

Dessutan var han ei periode i styret for Ålesunds Meieri og A/S Gustav Andersen. I tillegg til alt

dette var han også skipsreiar for både fiskedampskip og ishavsskuter.

Også Trygve Klausen fekk merke den kraftige nedgangen som kom etter første verdskrig. Prisane på sel- og fiskeprodukt forsvann i djupet, og driftsutgiftene auka kraftig. Ålesund Kreditbank gjekk over ende og vart også etterfølgt av Ålesund Handelsbank. Klausen tapte store delar av si formue på lik linje med Brandal og Knutsen.

Draumen hans om ein «Klausen-villa» i Borgundgavelen kom aldri lenger enn til å bygge eit basseng.

Då Trygve Klausen vart gravlagd i Oslo i desember 1924, var Peter S. Brandal og Michael Knutsen marskalkar.

Trygve Jervell (1880-1946)

Konsul Trygve Jervell var «Ålesunds store trankonge».

Han eigde fiskebåtar, fiskebuer og fleire eigedomar i Ålesund. Han hadde også ein gard og ein fritidseigedom i Eresfjord, der dei hadde eiga lakseelv.

Peter S. Brandal, Trygve Klausen, Michael Knutsen og Trygve Jervell var på denne tida samarbeidspartnarar og eigde blant anna selskapet AS Ishavet saman.

I protokollen etter konstituerande generalforsamling i Kings Bay Kull Comp. AS 14. desember 1916 er Trygve Jervell vald til selskapet sin første formann.

Trygve Jervell og Peter S. Brandal fekk fullmakt til i fellesskap å skaffe til veies naudsynt materiell til å sette i gong drifta av kolgruvene, og innsette ingeniør og sekretær.

Trygve Jervell sel seg ut av selskapet Kings Bay Kull Comp. AS alt den 2. april 1918. Aksjane hans vart seld i like partar til dei tre andre aksjonærane. Peter S. Brandal vart ny formann.

Privatbustaden hans var kjøpt på verdsutstillinga i Paris, og vart sett opp rundt 1900.

I dag er privatbustaden hans restaurert og du kan besøke den for både god mat og overnatting.

(Kjelder: Ishavsmuseets arkiv, Rolf Hanoa: Kings Bay Kull Comp AS 1917-1992, Ivar Gunnar Braaten i artikkel om Klausendammen, Jan Molvin Knutsen i samtale på Ishavsmuseet.)

Plukkfangst:

Uønskede planter på Svalbard

Sysselmannen har fjernet flere fremmede planter som ikke hører hjemme i svalbardnaturen. Det er fjernet en hundekjeks i Barentsburg, en høymole utenfor sysselmannskontoret og en engsoleie ved Longyearbyen barnehage.

De siste årene har Sysselmannens miljøvern avdeling i samarbeid med Trust Arktikugol gått til bekjempelse av hundekjeks i Barentsburg. I fjor var det to planter, i år bare en, mens det var to store sekker i 2013. Dette viser at innsatsen har effekt.

Flere har lagt merke til de to store plantene i Longyearbyen. Både hundekjeks, høymole og engsoleie er fremmede arter som kan fortrenge lokale arter og forandre lokale økosystemer. Derfor ønsker Sysselmannen å fjerne dem før de blir et problem.

Det er spesielt bekymringsfullt hvis fremmede plantearter sprer seg til fuglefjell, fordi det her finnes mye næring og fuglefjellene ofte ligger på sørvendte steder hvor det er varmere enn ellers på Svalbard. I dag finnes fremmede arter bare i de bebodde områdene, men med et varmere klima øker faren for at de kan spre seg til andre steder.

(Sysselmannen.no)

«Jopeter» kapret av engelsk marine

Skipper Ole
Eiken fortel:

Komne ut for
iskanten så lette
skodda og straks
kom det ein engelsk
kryssar som straks
tok til å skyta.

Engelskmennene kom om bord og gav ordre om
å gå beinast til Lerwik.

Prisemannskapet var ein offiser og to matrosar
som berre hadde med seg mat for 7 dagar, og det
vart smalekost for engelskmennene då reisa
varde i 12 dagar.

I Lerwik tok toldmennene skibspapira mot
kvittering, og der vart «Jopeter» liggande 1
månad saman med nokre stimbarkar som den
danske stat eigde; og som gjeng mellom
Grønland og Danmark.

Dei var lasta med noko stoff som dei laga
alluminium av og anna, og fyrst når den danske
stat garantera at dei ikkje skulde kome til
Tyskland, slapp dei fri.

Fyrste dagane fekk Eiken, skipperen, gå i land
opp i byen og tala med konsulen og henta
proviand. Men dette tykte dei var for mykje
friheit. Seinare slapp dei berre opp på kaia.

So ein dag fekk dei melding om at lasten var
teke som prise, og at dei skulle gå til Aberdeen
og losse der. Prisemannskap kom om bord og
avstad bar det.

Dei møtte nokre torpedobåtar og ein seppeliner,
man alle var engelske og alt gjekk godt.

I Aberdeen trudde dei å treffe ein konsul som
kunde tale norsk; men det vart ikkje noko av.
Men dei greidde seg sjølve. Dei fekk alt dei
trengde oppe i byen.



Konsulen fortalde at dei skulde vidare til
Dundee. Låg i Aberdeen i 4 dagar.

I Aberdeen kunde ein so smådt merke at det var
krig. På eit skibsvervt var der minst 20
fiskebåtar under arbeid. Ingen halte eller sårå å
sjå. Derimot so såg dei nokre i Dundee. Gjekk
frå Aberdeen midnatt og til Dundee nonsbilet
same dag.

I Dundee var flygestasjon. Flygemaskiner for og
flagga dagleg dags over byen.

Fyrst kom konsulen, men han kunde ikkje tala
norsk, og difor henta han ein nordmann som
heve budt 25 år i England.

Han var svært kjekk. Han og toldmennene kom
ned i kahytta og vilde ha vatn. Det vart fortalt
engelskmennene at både skipperen og største
parten av mannskapet var godtemplarar. Men då
sa engelskmennene at oss var komne til galne
byen.

Det var uråd å få landlov. Då dei hadde legje ein
dag i byen fekk heile mannskapet ordre om på
to timar å pakke sitt ty og å gå i land og ta
opphald på eit sjømannsheim.

Her var fridomen enno mindre. Ikkje ut for ei
dør og dertil lite mat. Det var mykje akkordering
om dei skulde få reisa heimatt eller ei.

Men når dei ikkje fekk vera om bord å taka vare
på skuta, vilde dei helst heimatt.

Sume av karane hadde for dårlege klæde. Med
det var ikkje råd på annan måte, dei måtte få ein
detektiv til å fylgje til handels mennerne og
dertil den engelsk talande nordmanden med til
tolk. Dertil måtte dei til politistasjonen få pass
med påtrykt bilæte av kvar mann med
fingeravtrykk og dette passet måtte ein visa og
få underskrive hjå kvar handelsmann dei var inn
til.

(Eiken viste passa fram i original)

Ein mandagsmorgon 4. september fekk dei
ordre om å reisa heim.



«Jopeter»

Men ein politimann fylgde dei på stasjonen, og so kom dei til Newcastle um kvelden, der trefte dei endeleg ein nordmann som var konsul.

Men der var det eit svært styr med å få utvandringstillatelse. Konsulen hjelpde dei det han kunde, men engelskmennene var vrang og dagen gjekk.

I byen fekk dei gå kvar dei vilde utan oppsyn. Dagen etterpå fekk dei passa i orden og kom so endeleg på dampskibsekspedisjonen. Men der var dei fælende forsigtige med å undersøkje både kropp og klæde at ikkje noko forbode vart ført ut av landet.

På heimferda gjekk det berre bra. Der var tvo andre mannskap til om bord som var skutelause. Dei var torpederte av tyskerane i kanalen og berga av Franskmenne som hadde vore svært gilde mot dei, då dei høyrde at dei var tyskarar som hadde torpedera dei.

Frå Frankrike for dei til England og var i London då den fyrste tyske Seppelinen vart nedskoten, og såg på det synet.

Då Eiken med sitt mannskap kom til Bergen tykte alle dei var heimkomne og dagen etter var dei heime i Brandal.

(Frå protokollen til losje «Brandals Håp»)

Plukkefangst:

Frammuseet lager utstilling for russisk publikum!

Ekspedisjoner, redningsskip og gamle helter står sentralt når norsk-russiske polarbilder vises fram i St. Petersburg. Historien er kjent, men bildene er nye, i alle fall for et norsk publikum. På redan i Adventfjorden utenfor Longyearbyen på Svalbard ligger den sovjetiske isbryteren Krasin.

Krasin klarte det som flere andre internasjonale ekspedisjoner ikke klarte: Å redde de overlevende fra det italienske luftskipet Italia, som styrtet under ledelse av Umberto Nobile nordøst for Svalbard 25. mai 1928.

Nå vises for første gang bilder tatt da isbryteren vendte tilbake til Longyearbyen etter redningsaksjonen. Midt i september åpnet utstillingen «Norge–Russland–den polare forbindelse» i St. Petersburg.

Krasin vendte seinere på året tilbake til det daværende Leningrad i triumf. Den unge sovjetstaten hadde fått nye helter i mannskapet på isbryteren.

Dette er bare en av historiene som trekkes fram på utstillingen «Norge–Russland–den polare forbindelse» som vises på «Det russiske geografiske selskap». Det vises også bilder av norsk-russiske Gennadij Olonkin, som var med Amundsen som radiotelegrafist og tolk da han seilte gjennom nordøstpassasjen noen år seinere. Olonkin var også med da Amundsen fløy med luftskipet Norge over Nordpolen i 1926.

-Vi som jobber på museer samarbeider godt, og vi er interessert i å vise fram vår felles historie. Folk over hele kloden er interessert i dette, så det er gode dager for polarmuseer, sier direktør på Frammuseet Geir O. Kløver, som altså har funnet fram helt nytt materiale fra de dramatiske ukene på Svalbard i 1928 til den nye utstillingen i St. Petersburg.

Første tur med sunnmøringen.

Av Bjarne Harald Brobakk.

Litt Balsfjord historie innledningsvis.

Midt på 1800-tallet kom en virkelysten sunnmøring sjøveien til Tromsø, senere inn til Storsteinnes innerst i Balsfjord.

Hans tidligere gjerning vites det lite om, men trolig tilknytning til handel og havet.

Kanskje var han forvist der fra sine hjemtrakter da han ville så langt nord.

Fjorden var bebygd på begge sider og jordene dyrket, med senter lokalisert til Tennes, ca. 2 mil lenger ut i fjorden.

Men han ville helt inn til fjordbotn, noe som senere skulle vise seg å være av stor betydning. Denne mannen var Andreas Jetmundsen fra Hjørungavåg.

Han var født i Ulsten prestegjeld i 1831. Hans kone var Sigrid Sakariasen, født 1830, Inderøen prestegjeld.

Andreas sin far var Gjetmund Liavaag. Andreas kjøpte i 1864 halvparten av et større bruk på Storsteinnes.

Han fikk i gang dampskipsekspedisjon, kai fantes ikke på de tider, men det ble kjøpt to landgangsprammer som ble brukt til lossing og lasting ved skipsanløpene.

De sendte favneved og landbruksprodukter til Tromsø og fikk handelsvarer i retur.

Videre fikk han i stand handel, poståpneri, losji og bevertning. Gårdsbruket ble drevet, og han hadde mange tjenestefolk.

Der var alle fasiliteter etter datidens krav. Utviklingen tok fart og stedet vokste.

Den sunnmørske kremmerånd var et faktum. Bygningene ble plassert som gammel god skikk var i U-formasjon med gårdsplass i midten, og stedet fikk senere navnet Hanssengården etter



*Hanssengården i Tennes, telegrafan til høyre.
Foto frå Bjarne Harald Brobakk*

hans inngifta arvtaker Alfred Hanssen, senere kalt Gammal-Hanssen.

Hit kom bønder fra daler og fjellbygder med sine hestetransporterte gårdsprodukter, snare-fangede ryper og favneved av hardvokst fjellbjørk.

Returlast var salt, sukker, kaffe, gryn, mel, spesialbestilte varer og ankommet post.

Også varer fra Pomorhandelen i Kvitsjøområdet ble omsatt.

Uttrykket som ble brukt i Hanssengården var: «Det blir ikke penger av det man tjener, men av det man sparer».

Telegrafan lå inntil Hanssengården, og mangt et telegram fra sjø og land har blitt opplest der. Hanssengården var samlingssted for fiskere, fangstfolk og svalbardovervintrende og andre reisende som møttes og pratet om livets gang og hva som hadde hendt siden sist.

Mange saltsildtønner, fiskekasser, for ikke å glemme kobbekjøttønner har ankommet til Hanssengården for videre avhenting eller distribusjon.

Det kom også meieri på Storsteinnes, og melkebilene fra distriktene anløp alltid Hanssengården etter levering av melken, for handel og retur av varer til bygdene. Gjæstfriheten var stor hos Hanssenfolket, og sent

ankomne trøtte og slitne reisende fikk alltid traktering og overnatting, for ved daggry uthvilt og mette å kunne ta fatt på hjemveien.

Bank fantes ikke på stedet på de tider, men Gammal-Hansen ble kjent for å hjelpe mange med startkapital til fiske, fangst og annen virksomhet.

Etter hjelp og muntlig avtale var alltid uttrykket: «Vel-vel, Hanssen» brukt.

Ishavsskuta «Sjøliv», som fraktet Roald Amundsen fra Nordøstlandet til Ny-Ålesund etter hans mislykkede forsøk på å nå Nordpolen i 1925, ble også hjulpet i gang av Gammal-Hanssen.

Hvor heldig han var med å få tilbake sine penger, er vel en mye omtalt historie.

Det hette seg vel at han hadde hjulpet mange. Det ble også holdt lokale tingrettsforhandlinger i en av bygningene.

I Hanssengården var hyrekontor pr. brev og telegram for balsfjordinger på Møreskutene, det var seg storsildfiske, torskefiske eller ishavet.

Veien mellom Tromsø og Narvik kom noen år før krigsutbruddet i 1940, og Troms Innlands Rutebils busser og godsvogner fikk etter hvert sitt naturlige stoppested i Hanssengården, senere også korrespondanse vestover og østover til Kilpisjärvi i Finland.

Da kom det venteværelse og en liten oppvarmet hybel i Hanssengården.

Veibygginga og biltrafikken kom for fullt i gang etter krigen, og ca. 3 km lenger ut i fjorden ble det anlagt kai og tankanlegg.

Tankbiler transporterte drivstoff til militære anlegg i indre Troms, alt administrert fra Hanssengården.

Det kom også en Shell bensinstasjon i Hanssengården.

Stedet Storsteinnes vokste, hovedvei og andre veier ble flyttet opp fra havet, og fasilitetene fra gamle Hanssengården er kommet i nye og moderne bygninger.

Andreas Jetmundsen og hans etterkommere, som har virket i Hanssengården fra starten av, i godt og vel 100 år, har hatt stor betydning for utviklingen av stedet Storsteinnes og indre Balsfjord.

Andreas Jetmundsen fikk nok en hard arbeidsdag fra starten av med å bygge opp så mye, men også mange gode år i Balsfjord, da han oppnådde en så høy alder som nær på 99 år. To av bygningene i Hanssengården er i dag restaurert av private midler og bebodd, en fra 1888 er også vernet.

Mine forfedre hadde, som mange andre, fra den spede begynnelse stor nytte og hjelp av Hanssengården i forbindelse med handel, post og andre tjenester.

Jeg har også hatt en del av min oppvekst og ungdomstid i Hanssengården.

Storsteinnes er i dag kommunesenter. Var han framsynt, han sunnmøringen?

Her mistet Sunnmøre en god foregangsmann og samfunnsbygger.

Landsdelsavisa «Nordlys» hadde i 1981 et historisk kulturelt skriv om sunnmøringen som fikk fart på indre deler av Balsfjord.

I forbindelse med dette skrivet har jeg hatt samarbeide med en skolekamerat og barndomsvenn, Knut Harald Hanssen, som bor på stedet og er i rett linje etterkommer av Andreas Jetmundsen.

Knut Harald og hans yngre søster Eva er de to siste som er født og oppvokst i Hanssengården. Minnene fra gamle Hanssengården lever i beste ånd i etterslekten.

Newfoundlandstur med «Polarbjørn» 1963

Etter to turer på banklinefiske, til midt i februar, tok jeg siste buss fra Tromsø og gikk av i Hanssengården.

Her var mye folk som vanlig og ishavsturene var det store samtaleemnet.

Det kom en gammel kjenning, Alfred Mathisen, og spurte om mine videre planer, han hadde fått hyring for to fangstmenn med «Polarbjørn» fra Ålesund, med tur for New-Foundland.

Den andre hadde trekt seg.



«Polarbjørn» ved Newfondland 1963. Foto frå Bjarne Harald Brobakk

Jeg tok i på den turen.

Jeg var bare hjemom en snartur med en fiskekasse og pakket noen klær, og morgenen etter tok vi første buss til Tromsø.

Her fikk vi på arbeidsformidlingen hos Johan Arnesen billett og matpenger til hurtigruta sørover.

Arnesen, som var av gammel ishavsslekt og kjente til skuter og skippere, poengterte at «Polarbjørn» var en heldig båt å få fangst. Hurtigruta vi fikk var bergenske dampskips-selskaps «Nordstjernen», som i dag er vernet.

Så ladet vi opp med reisebrennevin og mønstret så på ølhallen. Vi var der til det stengte uten å bli vist utgangsdøra, så holdt vi det gående på byen, og til sist på nattkaféen til hurtigruta gikk etter midnatt.

Ved avgang Stamsund kvelden etter, ble det sydvest kraftig ruskevær og ved ankomst Bodø neste morgen sa de at vi var eneste båt over Vestfjorden den natta.

Ved ankomst Trondheim var vi mye forsinket, det var full vinter med kulde og snø.

Vi ankom Ålesund etter vel fire døgn, mildvær, regn og grønt, det var som vi var kommet til syden.

Vi gikk i land og fikk drosje, og sjåføren visste at «Polarbjørn» lå ved meierikaia.

Mange var kommet, og i løpet av dagen var alle ombord.

Stuerten, Ole Tårn, tok imot oss, han var finnmarking fra Alta.

Senere ble han gift og bosatt på Møre.

Han serverte frokost, som besto av stekte fiskeboller (stavangeregg), brød med syltetøy, ost og søst.

Han hadde hørt at det skulle komme to nordfra.

Så bar det opp til skipper Henrik Marø, Alfred inn først og klarerte, så min tur.

Jeg sa navnet mitt og fikk til svar at jeg var ikke på mannskapslista, men fikk så forklart om det som hadde oppstått på Storsteinnes med den andre hyrte mannen, spørsmålet kom fra skipperen: «Har du vært på Ishavet før?»

Jeg tok selvsagt en spansk og sa: «2 turer i Vesterisen».

Og mønstra på som fangstmann var jeg. Skipperen, som var en lettvinnt kar, spurte etter noen gamle fangstfolk fra Balsfjord som han hadde hatt med tidligere.

Etter klarering hos skipper ble vi vist lugar på styrbord helt forut. Tre køyer, men det ble bare Alfred og jeg i den i lugaren.

Ankerlyra gikk gjennom lugaren, vi ble advart mot mye rabalder når det ble slingring.

Det var ingen som ville ha den lugaren.

Vi gjorde klart i Ålesund på noen dager, med fylling av bunkers, vann og tok shingel i forrommet som ballast.



Skipper Henrik Marø med isbjørn på dekket til «Polarbjørn». Foto frå Bjarne H. Brobakk

Så kom proviant og matvarer fra Peter Spjelkavik A/S. Der fikk vi også ta ut personlig utstyr som vi kunne ha bruk for på turen.

Neste morgen lå vi på Brandal og tok ombord fangstutstyret, vi dro ombord langjolla og kveila den i forrommet. Det var litt av et arbeidstak, den var 2,5 km lang, og en gammel fangstmann sa han håpet vi ikke fikk mer arbeide med den enn ilanddraging etter turen.

Så etter kontortid kom reder Petter Karlsen ombord og gikk opp i salongen til Marø.

Vi holdt på med fangstbåten / livbåten på galgedekk, og det ble etter hvert mørkt, og vi kunne se gjennom ventilen når vi passerte utenfor salongen. Der satt skipper og reder på hver sin side av bordet med hvert sitt glass, og en gammel fangstmann spurte: «Var det noe i glassene?» «Nei,» sa en annen. «Glasen var tom heile tida».

Vi var sjøklar, satte vaktene og seilte ut Hessafjorden ved midnattstid i bra vær en av de siste dagene i februar.

Mannskapet var fra alle fylker, fra Finnmark til Sogn og Fjordane, 33 totalt.

Det ble sagt at «Polarbjørn» hadde vansker med å få mannskap fra Møre, da det ble sagt at båten var et spøkelsesskip etter at den tidligere hadde ligget forlatt i isen et år på Nordøst-Grønland. Marø fikk gode turer med «Polarbjørn», så ryktet forsvant.

Da vi passerte Færøyene pratet førsteskytter og telegrafist Johan Olsen med «Polarsirkel».

De passerte Langes nord om Island og forventet godt vær, da det ikke var noe lavtrykk i emning.

Vi hadde bra vær til vi passerte Kapp Farvel, da fikk vi en nordvest-ramling, og på «hoinvakta» fikk vi en sjø som kvelte innover galgedekk på styrbord side, reiv løs presenningen over en av livbåtene, så den fyltes med sjø.

Vi ankom iskanten etter vel åtte døgn. Vi hadde med en uteseiler, overstyrmann Bjørn Enoksen, egentlig fra Gryllefjord på Senja, men gift og bosatt i Ålesund.

Ved ankomst isen tok han seg av livbåten og tømte den for sjø og gjorde den sikkerhetsmessig sjøklar.

Jeg ble fort kompis med smører Johan Laurits Brandal. Han spiste i offisersmessa, så vi fikk stadig byssetelegram.

Etter prat på overseilinga ble det vel kjent at jeg ikke var noen vant fangstmann.

Vi klargjorde for fangst og Johan Olsen tok krysspeiling og fikk posisjon nordøst av Belle Isle.

Det var lite og tung is det året, ikke noe for «Polarbjørn» med sine 1000 HK 2 takta Nohab, fastpropell og omkastbar.

Det var 13 norske skuter det året, 6 fra Nord-Norge og 7 fra Møre, alle stålskuter med bra maskinkraft.



Johan Laurits Brandal og Alfred Mathisen

Den siste treskuta forliste der borte i 1962, «Quest» av Bodø.

Vi fant to storkobber som lå sammen. Ordre fra tønna: «Skytter på bakken!» 3.- skytter, Bjarne Hustadnes, skjøt den ene, men den andre tok råka.

Uturskobben var ombord. Isen tetnet og vi baksa veldig mot ei åpen råk på nord.

Det gikk med mye dynamitt til sprengning, og vi staket småflak, men fast var vi.

En av sprengladningene kom for nært skutesida og ble dratt bakover mot propellen, den gikk av på siden av maskinrommet slik at det ble sprekk i en spant og en bulk i skroget, og vi ble om kvelden spurt om vi hadde tenkt å torpedere skuta.

Så kom Karl «Kalle» Karlsen ut med fly for lokalisering og posisjon av selkastene.

Det var dagen før fangststart, som var 10. mars. Hovedkastet var lenger nord ca. 10-12 mil langt og 3-4 mil bredt. Det var to mindre kast litt lenger sør.

Johan Olsen tok krysspeiling, og vi var litt for langt sør og fast var vi.

Godt fast, ikke ei råk å se. Livlaust, ikke engang en fugl å se, det var snødrev og dårlig sikt. Den eneste trøsta vi så var at den canadiske fangstskuta «Koil», var fast han også.



Den kanadiske selfangaren «Koil» lå fast den også. Det var en vanvittig røyk frå denne, og når den gikk for fullt var det fem kullempere på vakt i maskinen. Foto Knut Harald Hanssen.

Et av de siste døgnene vi lå fast kom det bevegelse i isen, og på nattmorran gikk skipperen selv opp i tønna før det var helt lyst. Han ga ordre om å tørne ut mannskapet.

Det var ei råk fra «Koil» på nord, men da det lysnet skikkelig viste det seg å være mannskapet fra «Koil» som var sendt på isen, og det var så mye folk at det var som ei stor råk.

Norsk-canaderne fortalte at «Koil» hadde et mannskap på totalt 96 mann og vel 70 fangstfolk i en felles ruff forut.

Det fortaltes at for å få nok mannskap så var noen hentet fra fengslene.

Det ble mye kortspill og fortellinger om tidligere sesonger med å ligge fast og få turen spolert, men alle de andre skutene var nok i fangst, det var stille på senderen.

Fra offisersmessa kom det pratintervju med Marø. Men han var ikke bekymret, det ble jo fangst året før også, og da var det vanskeligere

isforhold. Men en god start var jo absolutt en betingelse når det ikke var kvoteregulering.

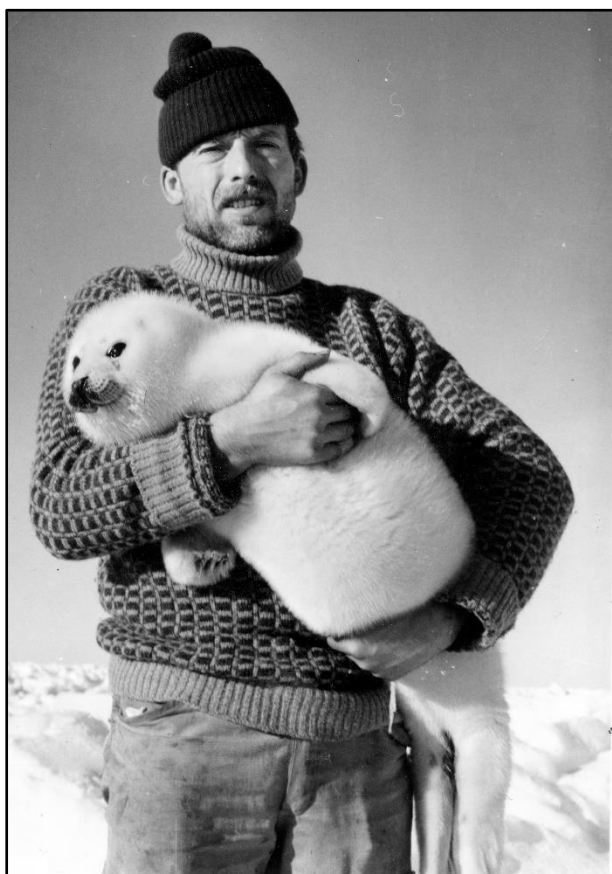
Etter en uke kom det dønning og den slo opp en landråk, så vi kom oss inn i råka og tok oss nordover.

Hadde vi ikke kommet laus da, kunne vi ha havnet i strætet inn til Gulf of st. Lawrence.

Vi kom i litt fangst.

Jeg så Edvard Hole flå et par stykker, så var jeg godt i gang.

Skipperen hadde ved en senere anledning uttalt i offisersmessa at det var ikke noe å si på den fangstmannen.



Edvard Hole med ein kviting. Foto frå Bjarne H. Brobakk

Vi fangstet litt første kvelden så de uvante fikk lære å flå og fikk ca. 300 dyr på ettermiddagen og kvelden.

Så kom «Harmoni» nordfra. Neste morgen var vi 27 mann som var klare til å gå på isen.

Chiefen Leonard Sulebust stilte opp fra maskingjengen med smører Johan Laurits Brandal som assistent, stuerten med sin hakapik og fangstmann Håkon Åran som hjelpemann. De skulle få konkurranse på «Harmoni».

Igjen ombord var 6 mann.

Det var Marø i tønna, maskinist Sigmund Brandal og Johan Olsen i vinsja, og kokken og en fangstmann som jollara.

Motormann Olaf Barstad hadde nok også en bra arbeidsdag i maskinen.



Sigmund Brandal i maskina.

Etter 4-5 dager hadde vi fått ca. 3000 kviting-lørv. Marø så mer fangst i tung is, men tok ikke noen risk på å prøve å nå inn da vi hadde for lite fangst fra før og kunne bli fast igjen.

Vi hadde ligget nok fast. Han mente det var mye brunsel i år, da alle kastene året før ikke ble fangstet på.

Vi leita oss sørover, og det bar mot Gråøyan.

Det var slakk is og et og annet isfjell, og tåke blei det etter hvert. «Asbjørn» av Gratangen var ny på New Foundland det året, mannskapet der hadde sine erfaringer fra Vesterisen.



«Polarbjørn» før fangststart 1963. Kvitingen kryp fritt rundt. Foto Knut Harald Hanssen.

Marø var kjent for å ha teft på gammalsel, så «Asbjørn» fulgte etter oss i flere dager. Det var mye dyr i sjøen, så vi slakket til halv fart med Marø i tønna.

«Asbjørn» fortsatte sørover i tåka. Mannskapet hadde da tatt middagshvil på lugarene forut.

Så kom det melding om klappmuskast nord på kysten.

Det var en skytter og en fangstmann på vakt i rorhuset.

Ut av tåka kom «Asbjørn», som hadde snudd på meldingen, med full fart nordover og på kollisjonskurs, men de klarte å svinge så mye at vi gikk klar på styrbord.

På grunn av den knappe manøveren og krenginga, tok nesten masta og tønna på «Asbjørn» inn i vår formast og rigg.

Jeg kom akkurat opp lugarkappa forut, og på tur bakover så jeg bare kjølvannet av «Asbjørn» som forsvant i tåka.

Da jeg kom i rorhuset, kom Marø, som var en rolig og ballansert kar, ut fra tønna, og han skalv tydelig i beina på tur ned riggen.

Han sa noen ord til vakthavende skytter da han kom i rorhuset, angående radar.

Det ble ingen fart i brunselfangsten, så vi gikk nordover igjen, og utenfor Belle Isle kom vi i klappmusfangst og fikk ca. 1000 dyr på noen dager.

Vi fikk servert ovnsstekte ferske bluebacksveiva med potet og brunsaus, bra kost, men Alfred og jeg var jo vant hjemmefra med salt kobbekjøtt med mye spekk.

På torsdager hadde gamlingene hjemme i Balsfjord salt kobbekjøtt, like sikkert som det er vanlig med «ball» på Sunnmøre.

Så nærmet vi oss påsken. Marø fant et stort flak med et svært vannbasseng i, og vi fikk fylt

vanntankene, vaska ned båten, og fikk gjort personlig hygiene.

Gutta sendte påsketelegram hjem, men god fangst kom nok ikke med i teksten dette året.

Det ble sendt telegram til rederiet på Brandal, 3600 hviting, og 1000 klappmus-gris, kvitungene var noen skikkelige feite «lørveballa».

Så om spekkverdien oppveide skinnreduksjonen, var vel et spørsmål.



Vassfylling frå isen.

Da vi kom nordover igjen i en slakk strimmel, var det mye gammelsel i sjøen.

Vi stoppet opp for å se om de tok is.

Men så kom kraftig havdønning og vi måtte ut av isen.

På styrbord var ikke døra til den gjenbygde gangen skalket, og i slingringa tok vi inn sjø i gangen og inn til chief- og maskinistlugar.

Chiefen ble kraftig forbannet og gikk opp i rorhuset og spurte om vakthavende skytter ikke hadde vært på «sjøna» før.

Isen sletnet og det ble åpent hav nordover Labradorkysten.

Skipper Marø hadde tro på fangst langt sør og utenfor Belle Isle og ville helst ikke nordover langs kysten.

En dag vi hadde leita oss langs kanten med Marø i tønna hele dagen, uten å finne noen ansamling

av gammel sel, slo han stopp og vel i maskinen i en odde.

Utpå kvelden rullet det inn tung dønning, og annenskytter startet og gikk litt lenger inn i tettere is.

Da kom skipperen selv opp i rorhuset, ganske lettkledd oventil med oppbrettet ermer, kremtet veldig og spurte om det var noen som ville flytte køylene for natta.

Vi fikk ikke det store slaget på gammalhund, men vi karret til oss så mye at vi kom nesten opp i 7000 dyr totalt.

Annenskytter Inge Gjerde skulle følge «Theron» inn til Halifax. Henry Male fra Bud på Nordmøre, som bodde der borte, hadde 2 hvalfangere, og Gjerde skulle ombord som skytter på en av dem.

Male drev selfangst om vinteren og hvalfangst om våren og sommeren.

Det ble mye prat om noen ville være med på hvalfangst.

Jeg hadde begynt min sjøkarriere på svenskåtan i malmfarta fra Narvik, og hadde både pass og sjøfartsbok, men med den hurtige pakkingen hjemme ble papirene ikke med, så det ble ikke aktuelt, men jeg hadde veldig lyst å være med på hvalfangsten.

Vi boret «Theron» med noen storflak mellom som fender og det ble et skikkelig sjøslag der ombord på kvelden og utover natta.

3.-skytter Hustadnes, som var en ansvarsfull kar, hadde vakt i rorhuset og godt med hjelpemannskap.

Vi fikk alle ombord igjen, tørre utvendig.

Vi gjorde sjøklart noen dager før fangstslutt, som var 1. mai, mens vi kurset østover, og vaktene ble satt på kvelden.

Vi begynte på styrbord forut og jeg fikk første rortørn. Marø selv var vakthavende på 8-12-vakta etter at det ble en skytter mindre.

Så var vi ute av isen.



«Theta»

Praten skutene imellom på hjemturen var om status på fotballagene på Sunnmøre, som ventet på veltrente spillere.

På overseilinga ordnet vi med liste for å samle inn gratiale til Johan Laurits for fangstarbeidet på isen, da han ellers hadde bare hyre.

Vi bestilte sprit fra vinmonopolet i Kristiansund, da pol ikke var akseptabelt i Ålesund, og fikk utlevert varene gjennom skipshandel Peter Spjelkavik AS.

Vest for Færøyene fikk vi inn Vigra radio, og det kom i ønskekonserten plate med Edvard Pärson, «Jag har bodd vid en landsväg i hela mitt liv», Hau-Siggen, som var sjømann tvert igjennom, beordra: «Få av det der! Det kan bli uvær før vi når kysten».

Bjørn Enoksen ringte sin kone. Hun fortalte at Sunnmørsposten, populært kalt «Vigrabibelen», skrev om skutene fra New Foundland, fangstresultat og den prisstigning som var på spekk og skinn, men tross den middels fangsten «Polarbjørn» hadde, ble det en bra lott på gutta der også.

Jeg fikk siste rortørn inn Hessafjorden, og styrte til kai ved Skateflua med Marø som vakthavende.

Vi leverte fangsten og vaska båten.

Prima kvitunger var verdt 100 kr, gammalhund / garvavare 135 kr, blueback 350 kr, klappmus 300 kr, pris på uturskobben husker jeg ikke. Mannskapet betalte kosten selv på de tider, og resten av provianten ble talt opp og fordelt

mellom oss, Johan Laurits overtok min part. Etter det begynte jeg i maskinen, og vi gikk på verksted i Ulsteinvik.

Det hette seg ifra gammel tid nordpå at det måtte være i alle fall én balsfjording ombord om turen skulle bli god.

Det var nok verken Alfred eller jeg som hadde utur, men den kobben vi fikk ombord som første dyr.

Kobbe og snadd hørte til på sommerfangst på Svalbard og i nordisen, men var bannlyst på rene selfangstturer.

«Polarbjørn», med Marø som skipper, hadde hatt god fangst helt siden 1957, da han overtok båten, og fram til 1963, men dette året ble bare middels.

Min far traff en av gamlingen i Hanssengården som hadde poengtert at det måtte ha vært et særlig høve når ikke den karen, Marø med «Polarbjørn», hadde fått god fangst.

Henry Male var den siste som rustet ut og drev hvalfangst fra New Foundland.

Jeg traff han igjen i 1981 hos Mack i Tromsø, da jeg hadde vært med «Nordvarg», som var siste båt nordfra på New Foundland.

Male var da med og hentet «Polarfart», som var solgt til New-Foundland.

Noen år senere traff jeg han på Finnmarka, da var han med sin enmanns-sjark, «Dildo», oppkalt etter stedet Dildo i Trinity Bay, der han bodde i mange år.

Han håpet på et godt vårtorskefiske.

Siden har jeg ikke hørt noe fra Male, men han må vel nå ha tatt havn for godt.

Annenskytter Gjerde har jeg ikke hørt noe om senere. Kanskje ble han igjen i Canada.

De første to norske selfangerne som prøvde seg i Gulf of St. Lawrence i 1912, hadde på sin seilas en posisjon nær opp til «Titanics» forlisposisjon 15. april 1912.

Det var før trådløs radiokommunikasjon på småskuter.

- Forbilledleg arbeid!

Av Gunnar Myklebust

Riksantikvaren rosar restaureringa av *Polarstar*.

- Både eigar og verft har arbeidd seriøst med restaureringa av *Polarstar*. Det set vi pris på. At dei vil ivareta fartøyets historie.

Det oppfattar vi som den sentrale drivkrafta. Dei følgjer alle retningslinjer, og dei har verkeleg lyst til å nå dette målet om å sette skuta i stand etter antikvarisk prinsipp.

Erik Småland er nøytral og sakleg når han snakkar om *Polarstar*.

På kontoret sitt hos Riksantikvaren har han haugevis av båtar å halde auge med. Og retningslinjer å følgje.

Let han personleg smak og behag ta styring, er han på ville vegar. Derfor er *Polarstar* «interessant».

Og når han nyttar uttrykket «antikvarisk», tyder det både noko korrekt og positivt.

Fartøyvern som er Smålands hovudoppgåve.

Han gler seg over kor stolt eigaren av *Polarstar* – i praksis Willy Nasset – er av skuta si.

Det er eit godt teikn for Småland.

Det tyder på at Riksantikvaren og skuteeigaren har det same målet, at det overordna er å verne båten.

At bruken, den naudsynte drifta på sjøen for å halde skuta i kosten, er underordna vernet.

- Det er viktig at ein ikkje snur dette opp-ned og seier at vi treng eit fartøy til det eller det og derfor må vi nesten bygge om slik eller slik.

Det er det som er lakkmustesten.



Riksantikvar Erik Småland på kontoret sitt. Foto Gunnar Myklebust.

Viss Riksantikvaren og eigaren har ulike mål, vert det vanskeleg, seier Småland.

Riksantikvaren (RA) forvaltar det statlege engasjementet i norsk fartøyvern.

Fartøyvernet har som mål å finne båtar og skip som representerer norsk sjøfartshistorie og hjelpe til å sikre dei for framtida.

Har du ein slik båt, og er villig til å yte noko sjølv for å sette fartøyet i stand – slik det var den gongen det var i dagleg drift – kan det vere midlar å hente hos RA.

For få verna båtar

Polarstar er ein av førebels om lag 240 båtar som er verna og står på lista til RA.

Dei skal dokumentere norsk sjøfarts- og skipshistorie.

Riksantikvaren meiner talet kunne ha vore høgare. Sjøfart er eit viktig kulturområde. Og talet 240 er lite, både ut frå den lange maritime historia og samanlikna med bygningar og andre kulturminne som er verna på land.

Ein grunn er at fartøyvernet kom seint i gang.

Dei første båtane som vart 'tatt vare på' var vikingskipa. Men dei er rekna som arkeologi og sette på museum.



Polarstar under restaurering i Polen. Foto Willy Nesset

Riksantikvaren tenker annleis i vernearbeidet sitt. Dei båtane som kjem under RA-vengene, skal bli verande i sitt rette element.

Det var likevel vikingskipa som gav støyten til fartøyvernet.

Funna viste ein historisk kontinuitet i byggjemåte, segl og ror fram til dei skutene som vart bygde på 1800-talet.

Dermed vakna interessa over heile landet. Regionale skilnader skulle dokumenterast. Gamle båtar i naust og bruk fekk status og vart halt i land i fine museumsbygg.

Som ved Sunnmøre Museum, som har ei stor samling.

Men då folkemusea og arkeologi hadde fått sitt, sat ein igjen med ei gruppe fartøy som ikkje passa under desse.

Korleis skulle ein berge seglskutene, som brått var utkonkurrert av damp og på veg ut i inkja? Spreitte forsøk førte ikkje fram.

Det tok tid å forstå kor rådlaust det var å bygge museer for desse svære skutene.

Det var meir realistisk å ta vare på dei flytande.

Og det var tydeleg at kystkulturen var dårleg representert blant dei verna kulturminna. Det var smått med sjøliv på Norsk Folkemuseum. Noko måtte gjerast.

Slik vart fartøyvernet fødd i 1960-åra.

Etter to prinsipp: Frivillig innsats og vern gjennom bruk.

Norsk Veteranskibsklub i Oslo gjekk i spissen, dei som skaffa seg dampskipet *Børøysund*. Der var det ein gjeng unge entusiastar som ikkje visste kor håplaust det var å gi seg i kast med slik båtberging. Og som ikkje lytta til dei skipskunnige som stod der og rista på hovudet.

Det første tilskotet kom frå Norsk Kulturråd i 1967.

I tillegg til *Børøysund* fekk seglskipet *Svanen* (etter kvart utstyrt med motor), dampskipet *Kysten* og *Skibladner* støtte. Skibladners forlis på Mjøsa det året vart ein vekkjar.

Politikk er også pengar, og det vart tydeleg at det kosta meir å verne kulturminne på sjø enn på land.

Og kor mange seglskuter eller dampskip måtte til for å gi eit representativt utval i kulturhistoria?

Og kor mange regionale skilnader? Debatten gjekk.

Men resulterte i ein nasjonal fartøyvernplan. Og ei kulturminnelov som gir styremaktene høve til å frede fartøy.

Du kan nesten gjere som du vil med ein båt. Medan du verken kan bygge, ombygge eller rive eit hus utan løyve, kan du gjerne hogge opp skuta – så lenge du melder frå i etterhand om at ho skal strykast i registeret.

Det einaste du ikkje kan gjere, er å ta ho ut av landet om ho er eldre enn 50 år.

Det seier kulturminnelova nei til. Lova har ikkje halde tritt med vernearbeidet.

Strengere reglar

Freding er den strengaste forma for vern. Alle inngrep og endringar på eit freda kulturminne må godkjennast av styremaktene.

Det er RA som tek initiativet og seier at dette fartøyet fredar vi. Då kan ikkje eigaren gjere noko.

Bryt eigarane reglane, kan RA om naudsynt sende inn Økokrim.

Det er ikkje råd å få til eit godt vern utan medverknad frå eigaren.

Samarbeid er avgjerande. Så sjølv om freding formelt kan sjåast som ei tvangshandling, er det i praksis tale om frivillig tvang.

Verneplanen for fartøy er på ingen måte oppfylt. RA sov i timen, for å bruke Smålands formulering, då Westermoen i Mandal hadde stor internasjonal suksess med westamaranen, som det i dag berre finnst eitt, sterkt ombygd, eksemplar av igjen i landet.

Og Småland kallar det eit stort hol i samlinga at ikkje eit einaste supplyskip er verna, med tanke på den viktige oljeverksemda.

Polarstar er det næraste, ho har ei fortid som innleigd seismikkskip.

Typisk nok for dei første pioneråra på sokkelen. Men av dei spesialbygde supplyskipa, ingen.

- Det skulle vel bli baluba på Sunnmøre om vi gjekk inn og freda eit eller anna fartøy til ein reiar der, ikkje sant.

- No ligg dei jo i opplag likevel...??

- Jojo, hehehe.

RA begynte med ferjer og passasjerskip, og er nå i gang med fiske og fangst.

Men å dokumentere skutehistoriene er krevjande.

Og oversynet over fartøya er mildt sagt dårleg. Det finnst hundrevis av hyllemeter av fiskeri- og fangsthistorie, seier Småland, men det er hovudsakleg skrive om økonomisk historie.

Det er lite om kva slags fartøytypar dei brukte i dei ulike periodane i dei ulike fiskeria.

Enno er ikkje eit einaste norsk fartøy frå fiske og fangst freda. Det skal skje, men for ishav og selfangst er det ikkje mykje å velje i.



Berntine ved kai i Tønsberg. Foto Beathe Holstad.

I Tønsberg ligg galeasen *Berntine* frå 1890, som fangsta i Vestisen før ho vart sett inn fraktfart på kysten i mellomkrigsåra.

Elles er det lite. *Aarvak* i Brandal og *Polstjerna* i Tromsø er begge sett på land, bygd inn i hus og blitt museumsgjenstandar.

Og så er det altså *Polarstar*.

- Kva med pengar?

- Der er ingen automatikk. Men det er klart at vi kjenner eit ekstra ansvar for dei som er freda, fordi det er eit initiativ som RA har tatt.

Polarstar er ikkje freda, men verna. *Polarstar* har ein avtale med Riksantikvaren og har plikt til å følgje retningslinjene til RA for å få økonomisk støtte til restaureringa.

Aarvak er museum

- Kva med *Aarvak*, som er tatt på land?

- Vi fredar ikkje fartøy på land, for det er museumsgjenstandar. Det blir litt unødvendig.

- Var dei litt dumme som drog han på land?



Aarvak i hus på Brandal.

- Nei, det vil eg ikkje seie. Det er vel ein tendens til å tru at landsetting kan lette restaureringa. Men vi ser at fartøy forfell på land også, sjølv om dei står i hus.

Og mange gløymer at før *Fram* vart sett på land, var han gjennom ei ganske gjennomgripande restaurering.

Å sette fartøy på land i staden for å restaurere dei, veit vi enno ikkje den fulle konsekvensen av.

Men no er der eit par vi kan følgje med på, i Brandal og i Tromsø.

- Midlar til dei då?

- Dei to er jo bokstaveleg talt løfta ut frå RA. Dei er over i museumssektoren og underlagt andre verneprinsipp enn fartøy på sjøen.

Vernekrava frå RA er strenge.

I restaureringa skal likt bytast ut med likt. Tar du ut ein utbrukt del, skal den erstattast av ein

del laga av det same materialet, og forarbeida, festa og overflatebehandla på same måte.

Viss RA ikkje er strenge på dette, vil båten over tid bli til noko den ikkje skulle bli.

Erik Småland seier det slik:

- Vi er svært fokusert på prosess. Autensiteten til fartøyet kviler då i mindre grad på den konkrete materien. Den kviler i prosessen som vi vedlikeheld.

Når du set fartøyet på land, er autensiteten den konkrete båten. Den er tatt ut av den rullerande prosessen. Dei tar vare på det dei har. Det er museumsmåten.

Dei som restaurerer *Polarstar*, har forstått dette.

- Ja, derfor er det viktig at dei held så god kontakt med oss som dei gjer.

Dei har skjønt prinsippet likt mot likt. Når dei kjem til eitt eller anna der dei ser at her er det vanskeleg å gjere det akkurat slik – fordi det ikkje er råd å få tak i noko som er laga slik, eller materialet ikkje finnst, eller det fungerer så dårleg at det set tryggleiken i fare, for å sette det på spissen. Då må vi finne på noko anna. Så uansett, når dei er i tvil, så kontaktar dei oss og spør.

- Og så dokumenterer dei alt. Det er og eit prinsipp. Det blir som bevisførsel i retten. Er det gjort på rett måte? Ja, sjå her er bilda, her er beskrivelsen.

Bevisførsel for at ein har tatt vare på autensiteten. Delar er bytta, men fartøyet er seg sjølv. Vi har ikkje endra det, vi har berre fornya.

- Så ikkje ei krone utbetalt om ikkje prinsippa er følgde?

- Nei, vi gir i utgangspunktet tilsagn. Og betaler ut i etterkant.

Mange vil ha

Søknadsbehovet er som regel tre gangar så stort som det RA har å dele ut.

I år har RA rekordmykje i kassa: 101 mill. kroner. 169 fartøy og tre fylkeskommunar har bedt om å få sin del av dette.

Fylkeskommunane har denne ordninga at RA kan doble deira eiga løyving til verneprosjekt. Og det er synd å seie at Møre og Romsdal er flink her, ler Småland:

- Det er snodig, for det er ikkje så mange andre felt der dei kan kjøpe to kroner for ei!

Dei burde kjenne si besøkestid, men gjer det ikkje.

Av dei 169 fartøya var det 91 som fekk støtte denne gongen. Mellom dei *Polarstar*, som har fått lovnad om tre millionar kroner det komande året. Det er i øvre sjiktet av tildelingane.

Dei fleste får 50 – 200 000.

- Dei tre millionane til *Polarstar* kjem som etterskot. Vi utbetaler alltid på etterskot.

Det betyr at eigar må ha fått eit krav før vi utbetaler. Treng ikkje å ha betalt, men må ha mottatt kravet, og arbeidet må vere utført.

Då kan vi betale. I tillegg skal vi ha ein rapport der vi ser at sånn var det før og sånn er det gjort og sånn er det blitt, bilde før, under og etterpå, og ei skriftleg framstilling av kva som er gjort med båten.

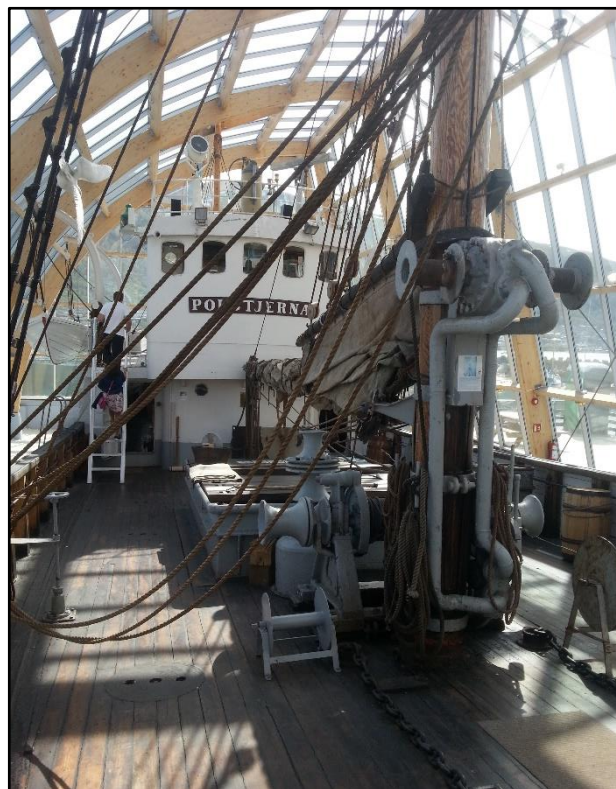
Har RA vore med og sett i gang eit prosjekt, vert det i regelen også følgt opp. RA skur ikkje utan vidare igjen kranen og set eigar og verft i ei vanskeleg stilling, men vil gjerne fullføre.

Men ingen lovnad om pengar utover det næraste året.

- Vi er såpass seriøse at når vi går inn i eit større prosjekt, så er det for å sjå det ferdig, eller få det fram til eit punkt, der noko er oppnådd.

Det er vår politikk, men vi har ikkje lov til å love meir pengar!

Vi kan ikkje binde opp Stortinget. Vi skal planlegge langsiktig, men veit ikkje meir enn ut over året. Så vi køyrer i 100 km/t og ser fem meter framfor oss, vi er litt der!



Polstjerna i glashus i Tromsø. Foto Beathe Holstad.

- Kor sterkt bunden er RA av *Polarstar*?

- Han var i ein trengt situasjon.

Vi hadde nok gripe tak i han på eit tidspunkt. No måtte vi forsere det litt, i alle fall skape ei form for tryggleik rundt prosjektet. Det var eit fartøy som vi hadde merka oss fordi der ikkje er så mange å velje mellom.

- Burde RA og hatt ei treskute som *Aarvak*?

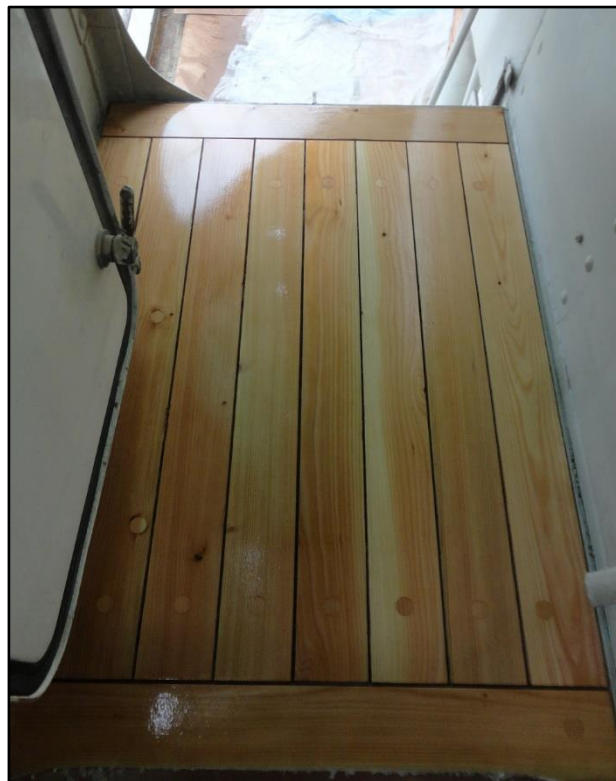
- No er *Aarvak* og denne i Tromsø rimeleg trygge. Men vi har ikkje nokon å miste her.

- Så RA er ikkje på desperat jakt etter ei treskute?

- Nei, det er vi ikkje. Blant anna fordi vi har *Polarstar* og *Berntine* til å dokumentere den historia, og mellomfasen har vi på museum. Ishavsfangsten er ein lang og interessant historie, men av samfunnsmessig betydning ikkje så kjempediger.



Riksantikvar Erik Smaaland (th) og prosjektleiar Marek Wisniewski følger prosjektet i Stettin



Polarstar, nytt tredekk på plattform utanfor rorhusdøra.

Heller representativt enn særmerkt

- Er det eit poeng at *Polarstar* var første stålskute?

- Det er det. Men likevel mindre viktig.

Vi legg vekt på det representative vernet, at den representerer den nybygde flåten etter krigen, som hovudsakleg var av stål.

Fartøy som stikk seg ut fordi dei er svært spesielle, står veldig aleine. Det er mange eksempel på fartøy vi kunne tenkt oss, som er spesielle og har utretta noko og vore ein del av historia, men då er det viktige knytta til at dei har vore ein stad på eit historisk tidspunkt, meir enn at dei representerer ein fartøytype eller ei driftsform.

Eit slikt døme er kvalbåten *Pol III*, som låg yst i Oslofjorden og varsla om at *Blücher* var på veg natt til 9. april, og som kom i kamp.

Den første nordmann som fall, var kapteinen der.

Men då er det ikkje som kvalbåt *Pol III* er viktig. Som representant for kvalflåten kunne mange andre gjort like god teneste. Men *Pol III* var på ein historisk og symbolsk viktig stad og kunne nesten vore freda av den grunn.

Den type omsyn har vi førebels få av. Det vi legg vekt på, er det som representerer norsk sjøfart i alle tydingar av ordet.

Småland er rosande om restaureringsarbeidet på *Polarstar*, som foregår i Polen:

- Så langt vi maktar å følgje med, er det på fleire måtar forbilledleg.

Tenker t.d. på at vi mottar svært grundige rapportar, om kva som er gjort og kva planer ein har.

Når dei spør, då har dei virkelig kome i eit dilemma. Elles køyrer dei det antikvariske prinsippet ganske slavisk, og har dyktige folk til arbeidet.

Polarstar prøver å dekke inn 10-12 millionar kroner eksternt til restaureringa.

I tillegg vil eigaren ta på seg om lag det same. Det er ei ganske høg eigafinansiering, fastslår Småland, som kan samanlikne med alle andre som søker om stønad.

Han reknar med at *Polarstar* vil søke om meir enn dei tre millionane neste år:

- Ja, det vil ikkje overraske oss. Vi veit at dei ikkje er i mål med dette. Men vi har ikkje lov å love noko.

Den største løyvinga neste år går til DS (seinare MS) *Jøsenfjord*, ein lokal rutebåt i Ryfylke, bygd i 1886, som vart funne igjen som horehus på ein kanal i Nederland.

Den var lappa på og lappa på gjennom hundre år.

- Kan då RA vite korleis skuta var for 130 år sidan?

- Det er ikkje viktig. For oss er det avgjerande korleis båten var i 1979, at den blir tatt vare på slik den var siste dagen den var i rute. Eit nytt fartøy har inga historie. Historie er noko den pådrar seg undervegs.

***Polarstar* skal tilbake til 70-talet**

- Derfor vert *Polarstar*, sett i stand, slik han framstod på 70-talet.

Om ikkje sterke ting talar imot, legg vi siste dag i ordinær fart til grunn for restaureringa.

Då har vi eit autentisk fartøy frå den historia det er ein del av.

Jo lenger bak vi spoler historia, jo meir spekulasjon vert det. Av og til er det rett, men då må vi kunne dokumentere det nesten ned til minste detalj, og få tak i det som manglar.

- *Polarstar* har vore gjennom mykje. Det har vore endringar innvendes. Kvifor skulle vi hive ut autentiske lugarar frå 60-talet, som det vel er under bakken i dag, for å bygge opp noko som vi trur var der i 48?

Det blir feil. Då driv vi ikkje med kulturvern. Då driv vi med ei eller anna form for spekulasjon.

- Grunnen til at vi snakkar om 70-talet, er at han då ikkje lenger hadde dette store helikopterdekket.

Og det blir litt spesielt å bygge opp igjen det. Det blir og ein spekulasjon.

Skuta før helikopterdekket er hovudprinsippet.

Det kan ha skjedd også andre ting, under og etter helikopterdekket. Men vi lar det vere som det er, og så restaurerer vi i hovudsak det vi har.

- Er ein eigar bunden av RA for all framtid? Kan RA krevje pengane tilbake i verste tilfelle?

- Det må du nesten spørje juristane her på huset om. Det har vel ikkje skjedd.

Det har nok hendt at ting er utført på ein måte som vi er misfornøgd med. Men konfrontasjon er ikkje det vi først grip til.

Vi prøver å finne løysinga på andre måtar.

I hovudsak er eigarane ideelle eller frivillige organisasjonar.

Og det meste arbeidet i fartøyvernet foregår etter klokka fem.

Alle kan gjere ein feil, og det kan vere av tullete årsaker.

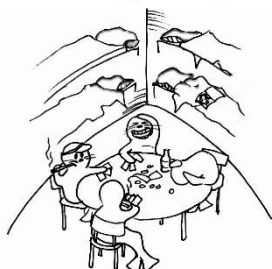
Men det sentrale for oss er at ein etterpåk er villig til å rette det opp. Vi vil ikkje tappe det frivillige engasjementet. Det er det vi flyt på.

Vi trur meir på samarbeid enn konfrontasjon.

Men, minner Erik Småland om, lova er tydeleg. Kulturminnekriminalitet er ei alvorleg sak. Og langt bak der, finnst Økokrim.

Verda svelt, Noreg stenger eitt av «matfata»

FRÅ RUFFEN



Som lesaren kjenner til, har selfangsten gjennom åra vorte redusert til eit nivå som meir eller mindre er på null.

Underteikna meiner både norske og utanlandske politikarar og styresmakter i stor grad baserer sine vedtak innan denne næringa på følelsar og lobbyverksemd frå interesseorganisasjonar og i lita grad basert på forskingsrapportar og kvalifiserte kjelder.

Eit viktig apropos til selfangst er at 800 millionar av verdas befolkning er underernærte, 20 millionar born vert fødte kvart år med hjerneskadar som følgje av underernæring, og 800.000 born dør kvart år av same grunn (tal frå World Food Programme).

Dette er ikkje direkte relevant mot selfangst, men satt opp i mot at vi stenger eit enormt «matfat» i isen så dukkar nokre etiske og prinsipielle spørsmål opp.

I nyare tid er interesseorganisasjonen NOAH den største norske aktøren for eit forbod om selfangst.

Hovudargumenta deira i følgje heimesidene er at det einaste føremålet med selfangst er pelsproduksjon.

Ein skal ikkje lenger enn til Tjørnvåg for å motbevise denne påstanden.

Selkjøt er utruleg næringsrikt samanlikna med storfekjøt.

Selolje inneheld store mengder Omega3 og andre næringsstoff som er viktige både for menneske og dyr.

Ser ein på andre typar jakt som foregår på fastlandet er det lita tvil om at selen vert godt utnytta.

For organisasjonar med eit stort miljøengasjement burde det vektleggast at kua er ein av dei største miljøsyndarane i verda grunna store utslepp av metangass.

Eit lågare inntak av storfe vil utgjere ein miljøgevinst, noko som også burde tale for selfangst.

Eg trur ingen andre innan jakt- og fangst vert meir nøye observerte enn selfangarane.

Det vert då vanskeleg å påvise at denne type fangst er meir inhuman enn tradisjonell jakt. Spesielt ein uheldig rapport frå ein observatør om bord i ei fangstskute har gitt bensin på bålet til lobbyistane som ønsker å stemple selfangarane som useriøse.

Slike episodar bør aldri skje, men det spørst om observatørar innan viltjakta ikkje hadde funne liknande hendingar, utan at desse skal stemplast som mindre seriøse.

Selfangstnæringa har eit veldig strengt regelverk å arbeide etter, i tillegg til strenge krav til fangstmenn og fangstmetodar.

Null fangst gir eit stort fødselsoverskot, og dette vil føre til at bestanden av sel veks.

Det er ikkje mogleg å stadfeste kva som vil skje med selen i framtida, men om ein samanliknar med andre dyr er det truleg at større bestand vil tvinge selen til å trekke til nye områder.

I følgje Havforskningsinstituttet vil dette føre til at selen «invaderer» Norskekysten der ein del matfisk vil verte spist.

Sel ved Norskekysten har allereie drukna i garn og øydelagt fiskeutstyr og oppdrettsanlegg.

Eg kan ikkje sjå anna enn at denne utviklinga vil fortsette, og er uroa for at ein art som i stor grad

er framand i dette miljøet utgjør ein risiko for sjukdomar for både fisk og sel.

Det har og vore frykt for at selvandring kan føre til at utrydningstrua kystfugl får langt mindre tilgang på mat.

Tek ein utgangspunkt i Grønlandsselen er det i følge Havforskningsrapporten 2016 eit fødselsoverskot på 219.000 dyr i Kvitsjøen og Vesterisen.

Det er anslått ein bestand på 2 millionar dyr per 2013.

I Kvitsjøen har bestanden gått frå 2,2 millionar til 1,4 millionar på om lag 10 år utan at forskarane finn ein grunn til dette.

Mest sannsynlig har selen flytta til nye områder enten som følge av tilgang til mat eller grunna ismelting.

I same rapport kan ein lese at bestanden i Vesterisen har firedobla seg sidan slutten av sekstialet.

Dagens bestand er den høgste som nokon gong er registrert.

Havforskningsrapporten 2016 konkluderer med at fangst må til for stabilisere bestanden, tidlegare har Norges Fiskarlag, Fiskeri- og Kystdepartementet og Fiskeridirektoratet fatta same konklusjon.

Når i tillegg desse påstandane vert underbygde av ICES (International Council for the Exploration of the Sea) ser forfattaren ikkje kva grunnlag som legg føringar for import- og eksportrestriksjonar over heile verda.

Ei fungerande selfangsnæring i Noreg kunne ha klart seg utan subsidiar viss kvotene hadde gjenspegla bestandsveksten.

Denne næringa hadde gitt ringverknader innan verftsindustrien med underleverandørar samt foredling av mat og andre produkt for å nemne nokre.

Vi treng ikkje færre bein å stå på no når vi ser sårbarheita i norsk oljeverksemd og den aukande arbeidsløysa nedgangen fører med seg.

Kva meir kan gjerast for å bevise at denne næringa har positive ringverknadar og er etisk forsvarleg?

Motstandarane, som sjølv sagt skal få lov å ta til motmæle, er meir opptekne av symbolikk og kjensler når selfangsten vert ein av dei største kjepphestane.

Pelsdyrnæringa på fastlandet driv, etter underteikna sitt skjønn, langt mindre etisk forsvarleg.

Sjølv denne næringa er politikarane lunkne til å avvike eller pålegge restriksjonar som gjer at næringa ikkje klarer å drive lønnsamt.

Ein kan berre spekulere i korleis selfangsten hadde vore om selen hadde sett ut som ein gris, og blodet etter slaktinga trakk ned i grøn mose i staden for på kvit snø.

Personleg er eg overtydd om at situasjonen hadde vore ein heilt anna.

Stian Runne Brandal

Leiar i Ishavsmuseets Venner

Plukkfangst:

Byggingen av «Kronprins Haakon»

Det er fortsatt en stund igjen før «Kronprins Haakon» sjøsettes, men prosessen er godt i gang. Norges nye isgående forskningsfartøy skal stå ferdig høsten 2017. Norsk Polarinstitutt er eier av skipet, Havforskningsinstituttet skal stå for driften, og Universitetet i Tromsø vil være største bruker.

Om skipet

Isbryter PC 3-klasse: Helårig operasjon i isfylte farvann. Utrustet for alle aktuelle forskningsformål og for undervisning.

Utrustet med moonpool og kan operere ROV, AUV og helikopter. Mannskap på 15–17 og plass til 35 forskere. Kan seile kontinuerlig i 65 døgn på marsjfart. 100 meter langt og 21 meter bredt. Kostnad: 1,4 milliarder kroner (npolar.no)

Alene i isen

Av Ragnar Thorseth

(Del tre)

«Santho» bakser mot Øst-Grønland

«Santho» stevner fra Jan Mayen gjennom drivis og polarstillhet på vei mot Scoresbysund – et isolert samfunn på Øst-Grønland med 550 mennesker og enda flere ulende bikkjer.

Ferden blir det første møte med polarbaksen som senere skulle knuse både «Santho» og kameratskuta «Rundø».

Men til Scoresbysund gikk det bra – uten andre tap for Thorseth enn en flaske whisky. Den røk på et veddemål.



Ragnar Thorseth og «Santho».

Vi takket for oss på Jan Mayen og stakk til havs etter fem gode dager. Kursen var nord, vi ville gjerne gjøre strandhugg på Nylandet, lavalandet som er det ferskeste stykke Norge.

Det ble født høsten 1970 da gryten under Beerenberg hadde et lite oppkok – og ild, aske og kokende fjell strømmet ut fra en sprekk i jordskorpen.

Været var godt og vinden lagelig de første to timene nordover langs kysten. Men vel forbi Eggøya fikk vi oppleve de uhyggelig sterke fallvindene fra Beerenberg nesten 2300 meter over oss.

De kom som den velkjente kjetta ut av sekken: I det ene øyeblikket var det stilt, for i neste å ryke opp med en vind så stri og hvass ned fjellsidene at sand og grus ble virvlet opp og til havs som den iltreste snøstorm, bare at dette fokket var brunt og svart.

Vesle «Santho» tok til å rulle og hogge så vi knapt fotet oss, enda vi var bare 3-400 meter fra stranda og det blåste rett fra land. Den ene gummibåten som vi alltid hadde oppblåst og bundet på styrhustaket ble løftet rett opp og strittet i surringene som en ballong fylt med helium.

Vindmåleren vår som vi hadde en meter over styrhustaket slo bunn på 65 knop, som er orkan. Dette gjorde at vi slo fra oss alle tanker om landstigning og i steden endret vi kurs sørover igjen rundt Sørkapp og satte kurs vestover mot Grønland.

Vi visste at det ikke skulle bli lett å komme inn til kysten. Opprinnelig gikk planene våre ut på å gå rett nordover fra Jan og så holde inn mot kysten langs 74gr30; nordlig bredde, slik de norske overvintrerne og andre ekspedisjonsskuter vanligvis gjør.

Men iskart og observasjoner fortalte om drivis bare 10 nautiske mil fra nordspissen av Jan Mayen, og gjorde alle slike planer umulige.

Vi ville få brynt nesene våre nok bare med å komme oss inn til Scoresbysund. Kanskje ville vi ikke klare det en gang slik is situasjonen var.

Pakkis og skrugarder

Vi tenkte på ishud, redningsutstyr og båtens styrke hver for oss, og diskuterte det sammen. Er det godt nok? Vil vi greie oss om skuta blir skrudd ned, og vi må gå på isen?

Vi var nok alle litt urolige under beltet da vi så øya og Beerenberg sakte synke i havet der øst.

Over radiotelefonen – en splitter ny Simrad SSB-stasjon på 120 watt – fikk vi kontakt med det norske fiskefartøyet «Borgøygut» som gikk langs iskanten på leiting etter lodde.

Rapportene fra han var heller ikke oppløftende, selv om en der om bord hadde sett store, åpne vokker fra iskanten og innover på 71 grader nord.

Skipperen tenkte stilt og høyt og bestemte seg til slutt for å prøve rett vest langs 71-graden og mot land. Så fikk det bære eller briste.

Vi fikk se den første isen tidlig, på 12 grader vest, og ennå mer enn 150 nautiske mil til Scoresbysund.

Men det var bare smale strimler som ikke skapte noen problemer. Først på 15 grader vest kom vi inn i tettere is, men fortsatt fikk vi holde gode kurser mot land.

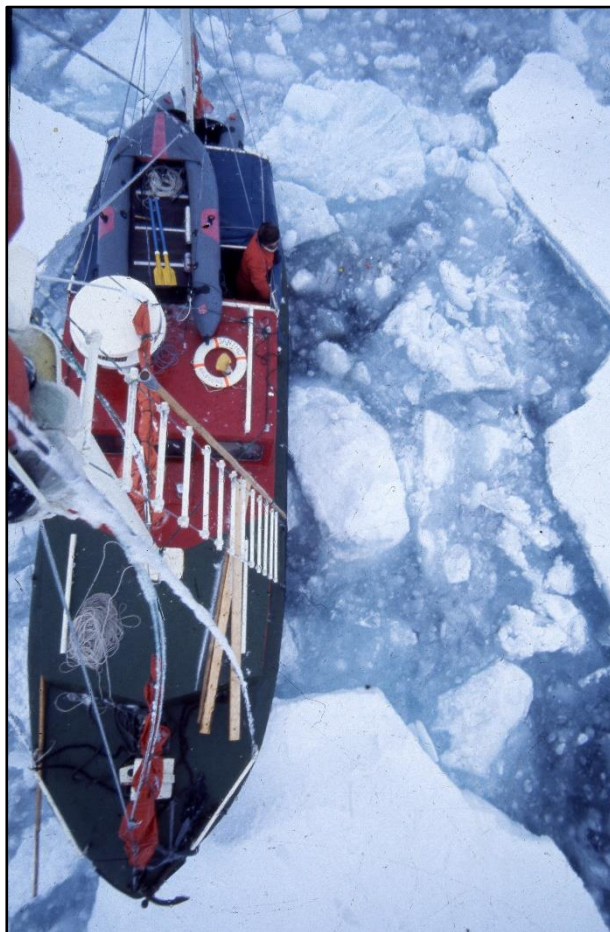


«Santho» på vei gjennom isbelte med skipperen i tønna.

Ett døgn etter at vi slapp kysten av Jan var vi inne i isen og stillheten for alvor, og det neste halvt andre døgnet kranglet vi oss på nordvest, vest og sydvest gjennom småflak og langs store isflorer.

Enkelte av florene var for øyer å regne med en flatevidde på 3-400 kvadratkilometer. Langs en slik flore med svær pakkis og høye skrugarder gikk vi en bent nordvestlig kurs i flere timer.

Skipperen frøs seg gjennom timene i tønna, og kauket ned om sel og kobbe som vi så opptil 30 av på enkelte flak. Vi forsøkte også et par ganger å felle et dyr, men jaktiveren greide ikke å dekke over at lysten sto sterkt mot land og trygg havn. Den svake isen var skremmende.



Utsikt fra tønna der skipperen frøs seg gjennom timene, og kauket ned om sel og kobbe.

En flaske whisky

Men om vi var alene båt var det mye liv rundt oss. Det måtte være på tusenvis av alkekonger i de mange åpne vokkene. De klipte bortover havflaten på korte vinger eller dukket hundrevis, der vi smøg oss forbi isfötter og knep.

Inne på nyisen så vi rett som det var dyr, og over oss ante vi sola gjennom skodda. Senere fikk vi regn og grøtтыkke og måtte ligge stille da vi bare så noen båtlengder foran oss.

Vi hadde radar, men var ennå ikke helt fortrolige med den.

Senere skulle det mye til å hindre oss i å gå – trolløyet fra Decca viste som regel vei. Vi fortøyde et par ganger i flak – fant oss en leside på en storfløe – og ventet til vi fikk en demring rundt oss.

Ellers var skyene en god hjelp å navigere etter. Åpent vann inne i isen avtegner seg som sorte flekker under skyene, og med litt erfaring i å lese dette, får et ganske godt bilde av hvor det er mulig å seile.

Vi hadde ikke lenger radiokontakt med Jan Mayen eller andre båter. Et forsøk på å kalle opp «Rundø» og Carl Emil Petersen som vi visste skulle være i noenlunde samme farvannet og rundt for Scoresbysund, ga heller ikke noe resultat. Vi syntes å være alene i isen.

I sjøen hadde vi gått sekstimersvakter med to mann på vakten. Nå var vi stort sett oppe alle fire. Jørgen var plaget med en dårlig fot og holdt seg mest mulig i salongen der han disket opp med god mat og varme drikker.

Skipperen krøkte blå tær og fingre i tønna, mens John og Størk byttet om å styre og manøvrere fra styreplassen ute. Det var også mulig å styre fra tønna ved hjelp av autopiloten og den elektriske styringen fra Robertson. Vi pratet stilt – ville liksom ikke utfordre naturkreftene – samarbeidet godt – og nærmet oss Grønland.

På tross av svær og tilsynelatende ugjennomtrengelig is, fant vi stadig nye veger mot vest når det så som mørkest ut, og optimistiske Jørgen veddet en flaske whisky på at vi kom til å gå rett inn.

Han kunne forresten trygt vedde. Skipperen satt på den eneste av det slaget om bord, og kunne ikke godt annet enn vedde imot – og tapte til sin store glede.

Pannekaker og karsk

Helt endefram var det likevel ikke: Ved flere anledninger forserte vi oss gjennom seig sørpe så det så vidt beveget seg for baugen.

En gang snek vi oss med to hårbredders klaring mellom to storfløer (isflak) som vi ingen ende så på. Bestikk, klokke og peilinger viste at vi nærmet oss Grønland, og samtalene ble mer høymælte. Da vi ca. 30 nautiske mil av land et øyeblikk fikk se fjelltaggene nord for Kapp Tobin, ville jubelen ingen ende ta, og inne i den store, åpne landvokka var resten av seilasen ren plankekjøring.



Vi kom gjennom drivisen og såg inn til land.

Jørgen disket opp med pannekaker klokka fem om morgenen da vi hadde Kapp Tobin om tvers, og skipperen dro fram whiskyflaska, en avseilingagave fra Jan Mayen.

En time senere er vi vel inne på en oljeblank og stille Scoresbyfjord og litt senere vel til ankers på havna i Scoresbysund, et steinkast fra verdensomseiler «Rundø».

De hadde slått oss med et halvt døgn og kommet inn som årets første båt. Men vi trøstet oss med at vi hadde Jan Mayen og Beerenberg i mente. Så til køys.

Innseilingen til Scoresbysund hadde nesten vært litt for lett. Det var ikke fritt for at tanken om en Nemesis streifet skipperen, da han langsomt ristet søvn, pannekaker og karsk utav kroppen og lot det mektige panoramaet som Scoresbyfjorden er «vekke» øynene.

Men slike grumme tanker for fort da vi strekte oss ute på dekk, myste på folk og båter oppe i fjæra og hørte glam og uling fra tusen bikkjer.

På «Rundø» hadde mannskapet tidlig våknet og nå inviterte Carl Emil Petersen med kone Tori over på formiddagskaffe.

«Rundø» hadde kommet inn fra Island litt lenger syd og der om bord var en minst like glade som vi over en heldig seilas inn gjennom isen.

De hadde gått bare halvparten så langt gjennom is, men hadde til gjengjeld hatt litt plunder med å ta rette landet i råka uten radar.

Nå hadde de hviledag og slappet av. De fortalte om sin ferd som hadde begynt i Oslo 17. mai og hadde gått via Shetland, Færøyane og Island. Som oss skulle de nå videre nordover – til Eirik Raudes Land.

Sel og isbjørn

Scoresbysund er vel det mest isolerte samfunn på Grønland, og det å være første båt inn etter en lang og stri vinter, vekker oppsikt. Dette var midt i juli – bare fem dager etter at fjordisen hadde gått opp. For fjorten dager siden var hundesledene ennå i bruk på isen.

Nå gikk alle og ventet på «skipet» fra Danmark med nye forsyninger av matvarer, grønnsaker og alt det andre som butikken var utsolgt for.



Hundeslede i Scoresbysund.

Fersk frukt var det de fleste lengtet mest etter, og våre appelsiner og epler var populære blant barna som flokket seg omkring oss. De voksne var ikke mindre nyfikne, og en stund krydde det av grønslendere i hurtige passbåter på sida.

Det var lørdag og vi gikk i land for å handle, men fikk ikke vekslet. Det gjorde forresten ikke så mye.

Vi slappet gjerne av en dag og ruslet i stedet rundt i bygda, hilste på og pratet med folk. Presten bød oss hjem til seg, og frua satte fram kaffe og ennå varme småkaker.

De fortalte løst og fast fra distriktet, og presten var ikke lite stolt over at Scoresbysund-distriktet er den eneste kommunen på Grønland som går med overskudd. Det er mye sel, og fangernes inntekter er jevnt over høye.

At det ikke var pengemangel fikk vi et levende inntrykk av da en ung fanger forelsket seg i gummibåten og påhengsmotoren vår og ville vite prisen.

-Jeg kommer og henter den i morgen, sa han og trodde vi ville selge.

Det var forresten ikke alle som trodde vi var kommet bare for å skrive, ta bilder og filme, samle stein og nyte naturen.

Noen var tydelig overbeviste om at vi var kommet for å gå dem i næringen i jakten på sel og isbjørn, og disse var ikke glade for besøket. De fleste hilste oss likevel hjertelig velkomne og vi fikk flere fine venner blant lokalbefolkningen i Scoresbysund.



En ung fanger ville kjøpe gummibåten.

Utenfor folkeskikken

Scoresbysund ble grunnlagt av den danske Østgrønlands-veteranen Ejnar Mikkelsen i 1924. På den tidd var Angmagssalik-distriktet

det eneste bebodde strøk på hele den veldige Øst-grønlandskysten, og hensikten med den nye bosettingen var bl. a. å demme opp for den økende norske fangstvirksomheten lenger nord. Scoresbyfjorden – som byen ligger ved munningen av – ble først utforsket av den britiske hvalfangeren William Scoresby i begynnelsen av 1800-tallet.

Området ble senere sjelden besøkt av andre enn sporadiske ekspedisjoner og fangstskuter. Nå satte Ejnar Mikkelsen opp butikk og bolighus.



Det er mye sel, og fangernes inntekter er jevnt over høye.

82 grønlandere – de fleste fra Angmagssalik – flyttet nordover og bosatte seg i den nye bygda.

Folketallet i Scoresbysund og de to mindre bygdene Kapp Hope og Kapp Tobin der det også er radiostasjon og værobservasjonspost, teller i dag ca. 550, men nå – som da bygda ble grunnlagt – ligger den langt «utenfor folkeskikken» også etter Grønlandsk målestokk. Den har anløp av forsynings- og passasjerskip bare to ganger hver sommer.

Kommunikasjonene luftveien er også sporadiske og tungvinte. Nærmeste flyplass er Mestervig med 8-10 avganger i året og dit blir passasjerene fløyet med helikopter.

Lystbåter er et ukjent begrep og vil nok fortsatt komme til å være det. «Rundø» og «Santho» var

de to første om vi ser bort fra en tysk yacht på ca. 60 fot som besøkte fjorden for noen år siden.

Anløp av andre båter enn de regulære forsyningsskipene som er spesialbygde for ishavsfart, forekommer praktisk talt ikke, og folk i Scoresbysund var ennå opptatt av den norske ishavsskuta «Brandal» som hadde ekspedisjonstur dit i 1971.

Hundespann og snøscootere

Når en kommer til et såpass avsides samfunn på Grønland der fangst er hovednæringen, skulle en tro at i alle fall noe av den gamle kulturen og de gamle fangstmetodene fortsatt er i hevd. Men slik er det ikke. Fangerne har alle som en glassfiberbåter på 16-17 for med påhengsmotorer på 20-30 hk. Men disse jakter de sommer og høst i fjorden og et kort stykke opp og ned langs kysten.

Kajakker er det ingen som bruker eller har lenger – bortsett fra et par eldre fangere. Bare om vinteren er det hundespannene som fortsatt holder tritt med nymotens snøscootere, selv om de siste har økt kraftig i antall de siste årene og snart er allemannseie.

Men fortsatt har hver fanger og mange andre også sitt hundespann som sommerdagene står «parkerte» langs lange kjettinger, 8-10 i hver, på kryss og tvers gjennom hele bygda.

Det må være langt flere bikkjer enn folk i polarsamfunnet Scoresbysund. De uler, knurrer og piper døgnet rundt – bjeffe kan de ikke – og gir sitt duftende bidrag til de mange kloakkene og avløpsrørene som går rett i gata og krever sjøstøvler som fottøy også i tørke og steikende solskinn.

Ejnar Mikkelsen visste nok hva han gjorde da han la den nye bygda ved munningen av verdens største fjord.

Fangerne har en stri men god levevei. Det er mye sel i fjordmunningen, og årsinntektene for de fleste er god.

Vi snakket med en fanger som på en dag hadde tatt hele 23 sel. Med en toppris på kr. 150 pr. skinn skulle det gi en bra dagslønn. Men dette var selvsagt et engangstilfelle.

Et isbjørnskinns blir betalt med kr. 5000 om kvalitet og størrelse er bra. Det er plenty med fugl til å spe på det daglige brød. En og annen hvalross viller seg også så langt sør, og det hender seg det blir fanget hval.

Selv om moskusen generelt er fredet på Grønland – det er det forresten mye av – har folket ved Scoresbyfjorden lov til å felle 70 dyr hvert år til menneskemat.

Vi fikk ellers det inntrykket at grønlenderne ikke er så nøye på det tallet. Og bestanden tåler det sikkert.



Moskus var det mye av.

Alkohol-rasjonering

For dem som ikke velger fangerlivet som yrke eller er heldige å få arbeid i Den Kongelige Grønlandske Handel, på sykehuset eller i en annen offentlig etat, er det ingen jobber å få. Særlig er det vanskelig for ungdommen og for jentene aller verst.



Et isbjørnskinns kunne gi 5000 kroner.

Fritidstilbud er det heller smått med. Bygda har en kafè som holder til i et nakent og nedslitt lokale med 4-5 bord og ditto stoler. Der samles ungdommen hver kveld for å prate, drikke «sodavann», spille kort og lytte til ståket fra en velbrukt platespiller.

Hver lørdag – eller når anledningen byr seg – er det «dansemik».

Fjernsyn finnes det selvsagt ikke – men vi ble fortalt at via et apparat som forvillet seg til Scoresbysund – hendte det sporadisk og særlig om vinteren at programbiter fra norsk fjernsyn fant den lange veien over havet.

Som mange steder ellers på Grønland er alkoholmisbruk et problem. Derfor er sterkøl, vin og brennevin rasjonert.

Hver frisk og yrkesaktiv voksen person får et poeng pr. dag som tilsvarer en flaske øl. En flaske vin teller 10 poeng eller faste i 10 dager, en flaske brennevin 20. da vi kom hadde monopolhandelen KGH gått lens for slike varer.

Gjær, som også er rasjonert og blir utdelt bare hver fredag, gikk i mange hjem i satsdunken til fortæring 24 timer senere.

Inntektene til folk kan variere ganske mye, men et noe spesielt system sørger for utjevning mellom dem som tjener godt og dem som mindre har. Det blir spilt vriatter om til dels store pengepotter, og disse fordeler seg ganske likt, ble vi fortalt.

Folket i Scoresbysund er gjestfrie og lette å komme i kontakt med. Selvsagt var de nyfikne, og vi hadde ofte båter på sida med folk som ville prate og se om bord.

I land ble vi ofte invitert inn til kaffe og en prat, vi fikk gaver, skinn og bjørneskaller, og vi bød på gjenvissitt om bord.

All ungdommen taler godt dansk, mens det kan være noe verre å kommunisere med eldre grønlandere.



Lastebåten kom med nye forsyninger.

Svartkrutt-salutt

«Rundø»s og «Santho»s tilsynekomst på havna hadde satt ny fart i diskusjonen om når skipet fra Danmark – «Nanok» - Isbjørnen ville komme med nye forsyninger av mat, drikke og et pust fra den store verden så langt borte.

Da den røde lastebåten stimet inn fjorden og rundet pynten ved Kapp Tobin, var det duket for 17. mai i Scoresbysund.

Alt av båter pilte ut mot skipet. Folk hujet og vinket, og i land hadde alle som kunne krype og gå kommet ned til havna.



Da «Nanok» hilste med skipsfløyta og kastet anker, ble det svart med svartkruttsalutt fra land.

«Rundø» lå ærbødig til ankers med riggen full av flagg og vimpler, mens vi på «Santho» var noe mer uformelle og lot et par unge grønlandere vi hadde om bord betjene tåkeluren i sterk konkurranse med de tusen bikkjene på land.

Da lossingen av «Nanok» begynte gjorde vi oss klar til å gå innover fjordene. Om kvelden skulle det åpnes litt på ølkranene og være dansemik, og det skulle visstnok være en noe blandet opplevelse.

Derfor til fjords med «Santho».
(meir i neste utgåve av Isflaket)



Effektiv drift, lavere drivstoffkostnader

Rolls-Royce er verdenskjent for sine skipsdesign og system-løsninger for en rekke fartøytyper. Systemene består av propellere og thrustere, motorer, dekkmaskineri, rør, 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



Ny polarbok: Ishavsfarerne 1859-1909

Ishavsfarerne 1859–1909, er ei interessant bok om pionertiden innen norsk ishavsfangst med stoff også om Sunnmørs-flåten og fangstfolk fra Sunnmøre.

Bakgrunnen for fremveksten og utviklingen av ishavsfangsten på enkelte tettsteder i Norge kan knyttes til etterspørsel eller ishavsprodukter både nasjonalt og internasjonalt. Boka innleder med å fortelle om hva ishavsprodukter ble benyttet til og hvilke produkter som fantes. Eksempelvis var seltran med og la grunnlaget for juteproduksjon i Skottland.

En rekke produkter gikk til forsvaret i de forskjellige land. Ishavsprodukter gikk til produksjon av eksempelvis seil, skipsmaling, paraplyer, klær, emballasje, impregneringsmateriale for fottøy, slipepapir og gebiss.

Eksporten av ishavsprodukter ga landet viktig inntekter, og hadde ringvirkninger til annen industri og handel, som skipsverft, smier, bødkere (produksjon av tønner), reperbaner (produksjon av tauverk), garverier og skipshandel.

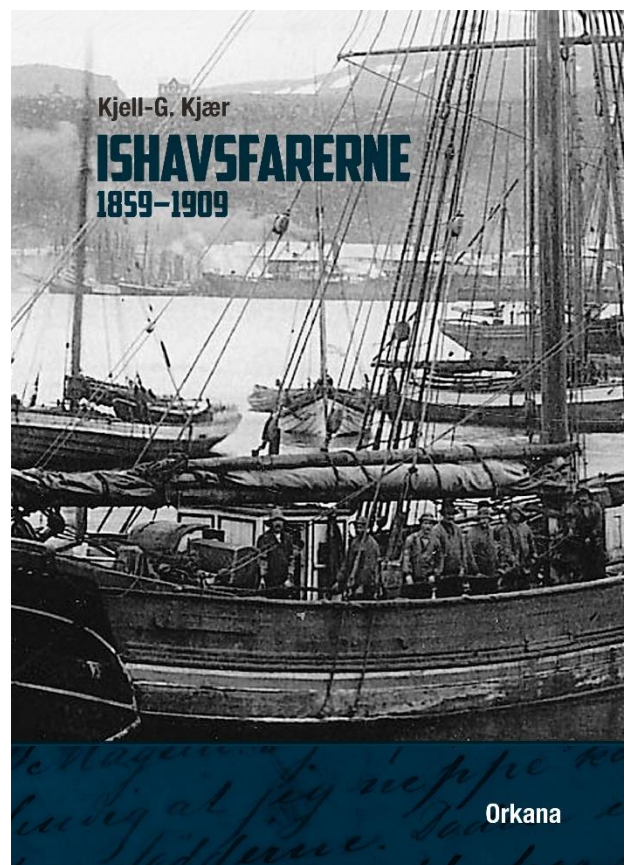
Selfangst fra slutten av 1890-tallet.

I 1897 drev galeasene Nils Liaaen ført av Severin Brandal og Axel Berg, ført av N. Brunvold fangst ut fra Hammerfest.

Riktignok fikk Axel Berg skade i isen og måtte avbryte ekspedisjonen, men året etter kom sunnmøringene med for fullt.

Galeasene Minna, før av Peter Brandal, Sleipner ført av Jonas Fuglevik og Nils Liaaen ført av Severin Brandal drev fangst ut fra Tromsø. Mannskapet var fra bygdene rundt Brandal, mens fangstlederne var nordlendinger.

Flåten fra Sunnmøre vokste raskt, og allerede i 1906 gikk Ålesund forbi Hammerfest og



Tromsø målt i innført verdi av ishavsprodukter. Årsaken var selfangsten fra Brandal og omegn i Danmarkstredet og bottlenosefangst drevet ut fra Ålesund.

Ishavbygda Brandal

I avsnittet «Brandal, bygda på Sunnmøre som ble Norges selfangsthovedstad» skriver forfatteren om samarbeidet mellom firma A/S H. Koppernæs & Sønner i Ålesund og driftige skipper fra Brandal, som innledet selfangsten fra Møre. Her omtales hvordan kapital fra handelshus i Ålesund og dyktige fangstmenn fra bygdene på Sunnmøre la grunnlaget for en industri som kom til å vare i 100 år.

Godt dokumentert

Årets bok av Kjell-G. Kjær er ei bredt anlagt dokumentarbok om de som hadde Ishavet som arbeidsplass for over 100 år siden.

Ishavsfarerne bygger i hovedsak på primærkilder som ishavsfarernes egne beretninger i mer enn 50 skipsdagbøker, 20

dagbøker, et stort antall sjøforklaringer etter forlis, korrespondanse mellom ishavsfarerne og polarforskere som Adolf Nordenskiöld, aviser fra 1859 til 1909 og regnskapsbøker tilhørende ishavsrederi.

1859 ble det naturlige oppstartsåret for dokumentasjonen, fordi det finnes svært lite kilder før avisene begynte å omtale fangstreisene i 1859.

Avslutningsåret er valgt på grunn av motoriseringen av flåten som hadde sin start da og som ga en helt annen fangstkultur og en helt annen fangsthverdag enn i seilskutenes tid. Det ble et naturlig skille. Hendelsen etter dette er en helt annen historie.

I Ishavsfarerne 1859–1909 blir leseren kjent med fangstresultat, skippere og harpunere, vitenskapelige ekspedisjoner som foregikk i perioden, mange med fangstfolk som loser og kjentmenn om bord.

Forfatteren beskriver forlisene, tilveksten i flåten, mytteri på Ishavet, overvintringer som fikk økende omfang, teknisk utvikling av både våpen og fartøy, kartlegging av nye områder i arktisk og hvorledes fangstfeltene ble utvidet fra Grønland i vest til Novaja Semlja og Franz Joseph Land i øst.

Boka inneholder et stort personregister. Her finner en navnene på kjente og ukjente ishavsfarere, hvilke fartøy og hvilke år de drev sin virksomhet på Ishavet fram til 1909. Her kan de som driver slektsgransking finne nyttig informasjon.

Boka er rikt illustrert med unike bilder fra offentlige og private samlinger samt faksimiler fra regnskapsprotokoller og fangstdagbøker.

Boka finn du også i butikken på Ishavsmuseet.



BIL-DEMONTERING AS

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

 700 37 900

www.aasenbil.com



Statuen av Peter S. Brandal avduka

Laurdag 3. september, i eit ufysleg regnvêr, møtte det fleire hundre frå nært og fjernt opp for å vere med å avduke statuen av Peter S. Brandal ved Ishavsmuseet.

Grunna dei tette regnbyene vart det meste av programmet flytta inn i Aarvakhuset. Godt å ha eit slikt stort hus når vêrgudane ikkje vil vere på lag. Hjørungavåg Brass starta seremonien med å spele «Ut mot havet», før programleiar Barbro Landmark som leia oss gjennom programpostane, ønskte alle velkomne til ein stor dag i ishavsbygda, som var pynta med norske flagg. Landmark las også eit vakkert dikt om Peter S. Brandal, skrive til hans 50-års dag.



Barbro Landmark leia programmet, Ulstein Mannskor song fagert frå scena, og Hjørungavåg Brass spelte Ut mot havet og Svalbardtema frå baugen på Aarvak. Foto: Benjamin Storhaug.

Ulstein Mannskor framførte så vakkert som berre dei kan ishavssongen «Ut frå Brandals barske strender» før leiar i Familie- og kulturkomiteen på Stortinget Svein Harberg fekk ordet.

Harberg fortalde den fantastiske historia om hovudpersonen sjølv, pioneren Peter S. Brandal, som blant anna starta Kings Bay Kull Comp. AS i Brandal City. Hadde det vore eit så kompetent og viktig forskarmiljø i Ny-Ålesund i dag utan oppstartinga til Peter S. for 100 år sidan? Undra Harberg.

- Historia om Peter S. Brandal er ikkje berre viktig for Brandal og Hareid, ho er også viktig for den nasjonale historia, sa Harberg og gav honnør til eldsjelen bak museet.

Han er imponert over det store engasjementet han ser i Brandal, og han lovde å arbeide aktivt for større anerkjenning for museet nasjonalt.

Etter talen til Harberg song Ulstein Mannskor «Branddølane» dikta av Anders Hovden, om Peter S. Brandal og livet på ishavet.



Svein Harberg hadde ein fin tale og eit grundig oversyn over verdsmannen Peter S. Brandal. Foto: Borghild Grimstad

Ordførar Anders Riise helsa frå Hareid kommune. Han rosa måten Peter S. Brandal tenkte nytt og utradisjonelt på. Satsinga og optimismen til Brandal smitta over og inspirerte også andre, så dei kom etter.

Peter S. Brandal var ein som gjekk føre, sa Riise og såg ikkje vekk frå at det at Brandal trong større og sterkare båtar har vore med å leggje grunnlaget for dagens skipsbygging i regionen. Historia om Peter S. Brandal er viktig næringshistorie, og han fortener ein statue.



Klar til avduking, i tette regnbyer. Foto Jan Morten Nilsen

Etter programmet frå dekk på Aarvak gjekk alle ut og Harberg fekk avduke statuen som står fint til mellom Aarvakhuset og sjølve museumsbygninga.

Her har Peter S. Brandal godt utsyn over Sulafjorden og Aarvak som han kjøpte til Brandal for gode 100 år sidan.

Etter avdukinga song Ulstein Mannskor «Ja, vi elsker», før alle dei frammøtte fekk høve til å kjøpe seg middag inne i museet.

På menyen sto sjølvstekt selkjøt, og nær eit par hundre porsjonar middag selkjøtgryte og bacalao gjekk ut.

Det vart ein fin seremoni i ishavsbygda denne laurdagsettermiddagen, og Ishavsmuseet takkar so mykje Svein Harberg, Ulstein Mannskor, Hjørungavåg Brass og ordførar Riise som gjorde dette til ein flott seremoni.

Å få sett opp statuen av Peter S. Brandal har vore eit stort økonomisk løft for Ishavsmuseet, og vi hadde ikkje klart dette utan gode støttespelarar i næringslivet.



Ulstein Mannskor song «Ja, vi elsker» etter at Svein Harberg hadde avduka statuen.

Foto Jan Morten Nilsen

Ei stor takk til Sparebanken Møre, GC Rieber Fondene, Hareid kommune, Havila Holding, Vartdal Fiskeriselskap, Lars Brandal, Ramoen As og Olympic Shipping for bidrag som gjorde det mulig å heidle Peter S. Brandal med denne statuen. Takk også til alle som bidrog med mindre gåver i form av kronerulling.

Utøvande kunstnar er Tore Bjørn Skjølsvik

Avdukinga av statuen var lagt til starten av september av di det då var 100 år sidan Peter S. Brandal kom attende frå Svalbard med 300 tonn kol. 23. september fekk han overført rettigheitene for å utvinne kol i Kongsfjorden, for 250.000 kroner.

Avdukinga av statuen av pioneren Peter S. Brandal vart såleis Ishavsmuseet si markering av 100 års jubileet.



Med kompasrose i front og tønna til Polaris bak, har Peter S. Brandal utsyn over Sulafjorden. Kompasrosa i skifer er ei gåve frå Bjarne Hildre

Ishavsmuseet 35 år

I september var det også eit anna jubileum, det var 35 år sidan Ishavsmuseet Aarvak var stifta. Tysdag 22. september 1981 kom gamle ærverdige Aarvak stimande heim til Brandal. Ishavsskuta Aarvak hadde vore heimehøyrande i Balsfjord sidan 1968.

Odd Bjørklo hadde hatt den på selfangst i Austisen i 1981, men no var tida for Aarvak over. Slitasje over lang tid, og tid for nye påkostingar gjorde at reiaren hadde bestemt seg for å kondemnere skuta.

No kom den inn Breisundet og gjekk ei ny tid i møte som museumsbåt på Brandal. Sidan den gong har Aarvak kome på land i eige hus, og Ishavsmuseet vakse seg til det store flotte anlegget som det er i dag.



Aarvak

Gudsteneste og ny utstilling

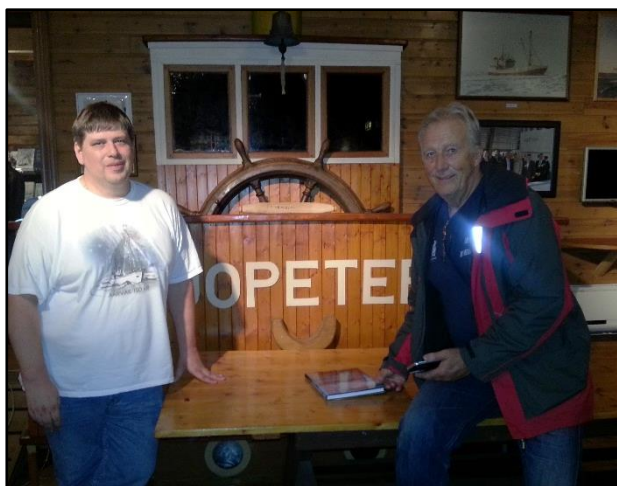
Søndag 3. juli var det Gudsteneste frå dekk på Aarvak. Også i år var det godt oppmøte, og sosakjøtet i kafeen gjekk raskt unna.

Til denne dagen hadde Ishavsmuseet opna ei ny utstilling, Bakkenauaset, som i alle år har stått urørt ved sidan av Aarvakhuset.

Her vert det synt fram to båtar og ulikt fiskeutstyr som høyrer heime i eit slikt naust. Samlingane og formidlingsarealet vert stadig større.

Ny runde polarkveldar

Fredag 16. september gjesta John Giæver Ishavsmuseet med film og føredrag om ein ekspedisjon til Sørøst-Grønland i 2013. Det var nær full sal under foredraget, og etter ein time med John Giæver fekk dei frammøtte servert biff a'la Lindstrøm i kafeen.



John Giæver (th) gjesta Ishavsmuseet med føredrag 16. september.

Komande arrangement

Fredag 14. oktober er det Kjell Kjær sin tur på årets førebels siste polarkveld. Kjær har nett kome med ei flott bok «Ishavsfarane 1859-1909». Det er denne boka Kjell tar utgangspunkt i på sitt føredrag.

Fredag 4. november inviterer Ishavsmuseets Venner inn til årets lutafisk-kveld på museet. Dette har vorte eit årvisst arrangement som trekk fulle hus. Fullt hus var det også då Ishavsmuseets Venner inviterte til «bacalao- og tapas kveld» under Brandalsdagane siste helga i august.

Helga 19. og 20. november vert Ishavsmuseet fylt med spanande handtverksprodukt på årets julemesse. Messa vert stadig meir populær, og alt i midten av september var det fullteikna med utstillarar.

Heis for rørslehemma

Måndag 27. september starta gravinga til eit nytt stort prosjekt ved museet. No skal Ishavsmuseet endeleg få heis for rørslehemma. Dette har naturlegvis vore eit stort sagn i alle år.

I løpet av vinteren vil heisa stå ferdig med tilgang til alle museets fire etasjar.

God sesong

2016 sesongen har vore særskild god på Ishavsmuseet. Aldri før har så mange bussgrupper gjesta museet og fått omvising i museet sine store samlingar. Når denne sesongen no går mot slutten er det tett opp under å bli ny besøksrekord.

Ishavsmuseet har dagleg ope ut oktober, og sesongen vert avslutta med «Sel, sild og supe» søndag 30. oktober. Kvardagsmat i Brandal for 100 år sidan, i dag festmåltid på den finaste restaurant. Velkomne til ein søndag med mykje god mat.

Plukkfangst:

Nytt traktatland

Latvia har signert Svalbardtraktaten, og ble part av den med virkning fra 13. juni.

Det er nå 44 traktatland. Svalbardtraktaten ble underskrevet i Paris 9. februar 1920.

Traktaten gir Norge suverenitet over Svalbard, men sikrer samtidig signatarmaktene visse rettigheter.

(Svalbardposten)

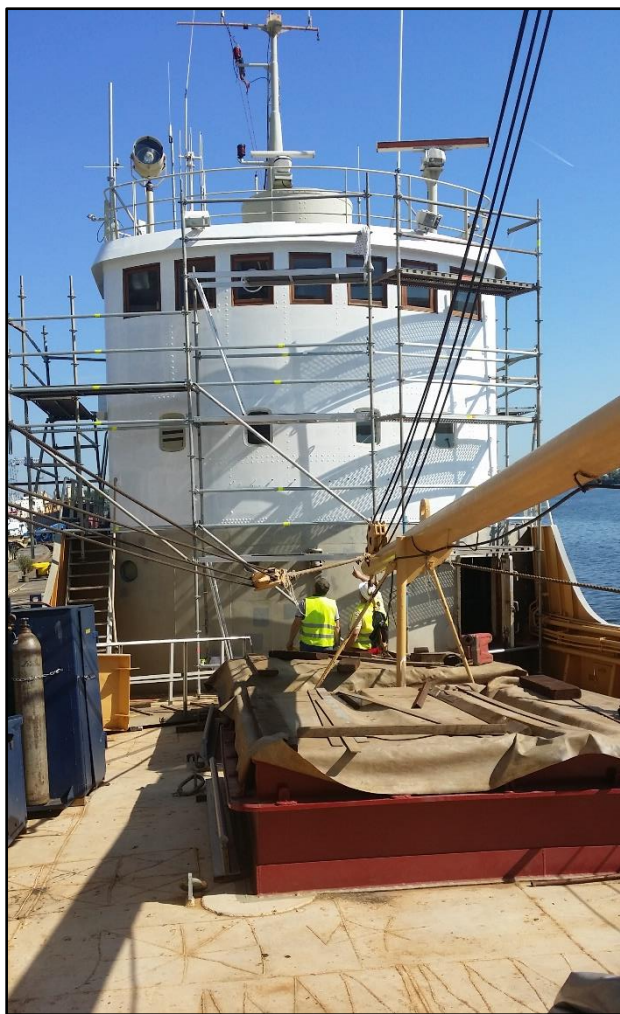
GODE POLARSTARVENER !

Det er på tide med ein liten rapport igjen. Isflaket skal ut med sitt haustnummer og eg har lovt redaksjonen der å kome med Polarstar-rapport som vanleg.

Skuta kjem seg dag for dag, sakte men sikkert. Ombord pr. dato er det stadig mykje rørarbeid, det er ei slags never ending story føler eg, men glad for at det vert gjort.

Det som er å beklage er at oss ikkje har fått skuta i dokk enno, det lyt vi framleis skyve på. Og det forkludrer litt opplegg og framdrift.

Vi har misst eit par sokalla «dokkingsvindu», og det er det dessverre ikkje noke å gjere med. Skuta MÅ på land før heimreise, sjekke plater i skroget, bunnsmørje, sjekke rør og hylse, skifte zink osv..



Overbygget pr. dato, siste grunning før toppstrøka. Alt framstår nytt!

No er det bra aktivitet ombord, noko som bilda vil vise dokke. Les kommentarane under kvart bilde, det forklarar ein del.

Som dokke veit er det viktig å bevare historiene rundt stort og smått ombord.

Idag ser dykk noke som har hengt i stuertlugaren.

Kan nokon hjelpe meg med å fortelje kven som har laga det flotte maleriet der, så hadde det vore fint. Eller kanskje det var nokon som hadde det med seg ombord heimafrå for å dempe heimlengselen?

Det skal iallefall få sin plass ombord for framtida. Og har det ei spesiell historie, så er det ekstra flott!



Fra stuertlugaren. Kan nokon fortelje historia om dette som heng der?

Av arbeid som eg skal nemne her, utanom rørarbeidet som pågår, så er det pågåande stålarbeid ymse stadar ombord.

Og oss har så smått byrja arbeidet med oppshining av alle lugarane framme under bakkdekk.

Kvar lugar vil framstå gjenkjennande då Riksantikvaren ikkje tillet noke nymotes oppfrisking!

Vidare skal fremste lasterom gjerast ferdig no før jul, innatt med dei fire laustankane og så skal skotta og dørk isolerast og plankeleggast, og framstå originalt slik det var.

Libåten er også under renovering. Det er heller ikkje så lett å finne ut av dette, med alt gammalt innvendig, og så med påspikra kryssfiner. Listermotoren er ute av libåten inkludert propellanlegget. Alt er i forfall og i pjasken tilstand, men berre vent, den vert bra! Utvendig vert den og reparert, kjøljern, lekkasjer og så til slutt kvit topcoat.



Libåten ribba og klar for renovering.

Overbygget har fått sitt siste grunningstrøk, no gjenstår toppstrøket med brunt øverst og kvitt nedantil. Dette vert ikkje påført på denne sida av jul trur eg.

Stadig slit eg litt med den isblå fargen på skroget. Eg har sjekka Jotun, Hempel og andre fargetyper, men alle vert for blå, seier ekspertisen i Brandal som hugsar fargen slik den var.

Trur eg har ei god løysing på laseringa av den øverste part av styrehuset, så no er tankane om skrogfarge viktige. Har så lyst at alt skal verte korrekt!

Prosjektleder Marek har også byrja planlegge alt innredningsarbeidet akter.

Det vert ei formidabel oppgåve, og her vert Riksantikvaren med for fullt. Mannskapsmessa på styrbord side, byssa, proviantrommet ved sidan av byssa, og sjølv hovedmessa vil ta tid.

Og her har oss utfordringar pga. mangel på god nok dokumentasjon.

Men ingeniøren vår Michal gjer ein formidabel jobb med å gjenskape alt dette, basert på bilder og anna info oss har fått.



So smått byrja tenke på innredning. Prosjektleder Marek ser på dette som ei tung og viktig oppgåve. Til høgre Michal, vår ingeniør.

Slett ikkje enkelt, som dokke veit har mesteparten vorte nedreve av tidligare eigarar. Då vert det lettare med alle lugarane akter, som framstår mykje originale.

Litt utfordringar i Captains Cabin, som også vart reven ein del, bl.a fjerna vegger osv.. Men her har oss gode teikningar slik det var. Styrehuset vert seinare, det er for oss også litt haudeverk! Mykje reve og fjerna og ombygt, men med god hjelp skal oss få det til!

Når oss får fjerna alt dette rusket som var bygt opp og kjem oss tilbake til «reint» styrehus, skal det nok bli ganske bra.

Noko anna som kanskje også vert ferdig før jul er svalgangen på babord side. Alt er nedstrippa, skal sandblåst, dørk skal slipast og oljast og skap og arbeidsbenkar skal oppatt omtrent som det var.

Så alt i alt er der relativt mykje aktivitet ombord. Det byrjer tære på energi, økonomi og anna, men når oss ser kor fint det vert ombord, ja då krumar oss nakken og går på!

Det er framleis stor entusiasme rundt arbeidet, og eg er takksam for alle heiarop og klapp på skuldra eg får no i denne perioda.

Eg ser at eg ikkje er åleine om prosjektet, dykk er mange som bidreg og som gjev meg innspel og råd. Eg er svært takksam for det!



Alt skal skine ombord i Polarstar! Her har bokstavane på brua fått full shining.

Eg skal nok seinare få gitt ei oversikt over dei som verkeleg har vore med i dette prosjektet.

Det går fort framover no mot juletid, så eg håper oss ikkje støyter på vanskar. Oss treng ikkje det no framover, berre godt samspel og arbeidsforhold.

Szczecin er ein fantastisk plass å ligge for skuta, det er stabilt godt turt ver, sjølv om oss får oss ei regnskur der med av og til!

Kontakt meg gjerne, dersom dykk føler det kan vere viktig for prosjektet.

Ha ein fin haust, nytt Ishavsmuseet som arena for gode møter, selskap og anna, det er til uvurderleg hjelp, for dei skal drifte dette og få endane i hop!

Og ikkje gløym, verdens viktigaste polar-magasin, Isflaket, må lesast frå perm til perm! Ufatteleg kva rikdom og kjennskap til det polare, som er der ute i Brandal.

Og no har Peter S Brandal fått si fortente statue også, gratulerer til alle hans slektningar og til alle som har stått på for å få til dette varige minnesmerket.

God haust!

Beste helsing

Willy Nessel og Polarstar

Tlf 95070668

Ishavsmuseet rettar ei stor takk til våre hovudsamarbeidspartnarar i året 2016



SPAREBANKEN MØRE

Franklin ekspedisjonen og HMS «Terror».

Av Beathe Holstad

John Franklin (1786-1847) var ein britisk kontreadmiral og oppdagar.

Han leia fleire ekspedisjonar til dei nordligaste delane av Nord-Amerika, spesielt områda rundt Nordvestpassasjen.

Den siste starta i 1845 med eit stort mannskap om bord på krigsskipa HMS «Erebus» og HMS «Terror».

Målet med ekspedisjonen var å finne Nordvestpassasjen, men ekspedisjonen forsvann.

500 km av Nordvestpassasjen var fortsatt ikkje utforska. I 1845 sendte admiralitetet ut ein stor ekspedisjon som skulle kartlegge siste del. Ekspedisjonen bestod av 129 mann, fordelt på to skip. HMS «Terror» og HMS «Erebus» var sterke og veleigna bombarderfartøy.

Franklin var øvstkommanderande for heile ekspedisjonen.

Crozier var kaptein på ««Terror»» og Fitzjames på ««Erebus»». Dei vart sist sett av britiske kvalfangarar, 26. juli, ved inngangen til Nordvestpassasjen.

Etter dette forsvann alle spor.

Etter to år blei det satt i gang leiteaksjon etter skipa. Det tok så lang tid før leiteaksjonane tok til, for ekspedisjonen delvis var utrusta med hermetikk som skulle vare i tre år.

Både britane og amerikanarar deltok i leiteaksjonen. Fleire liv gjekk tapt under leitinga, men det vart samla inn mykje informasjon om ekspedisjonen.

Begge skipa hadde blitt fast i isen, og forlatne av mannskapet.

Det vart leita etter skipa i 11 år etter dei forsvann, men dei fant ikkje fleire spor. Skjebne til dei sakna mennene vart ei gåte som forfølgde generasjonar av historikarar, arkeologar og eventyrarar.

«Terror» funne?

12. september 2016, vart det kjent at eit vrak som likna beskrivelsen av HMS «Terror» var funnen, 168 år seinare.

HMS «Terror» blei funne på 24 meters djupt med tre mastene øydelagt, nesten alle lukene er lukka. HMS «Terror»s glasruter i kabinen er fortsatt intakte. Men vraket ligg ca 96 km sør for det ekspertane lenge har trudd at skipet blei knust av is.

Dette er eit funn som utfordrar historia bak eit av det største polar mysteria.

No ser det ut til at mysteriet er blitt løyst med ein kombinasjon av fryktlaus leiting og eit usannsynleg tips frå ein Inuk.

Eit lag frå den veldedige organisasjonen «Arctic Research Foundation» styrte eit lite fjernstyrt køyretøy inn ei opa luke i skipet for å ta bilde som gir innblikk i livet om bord i ei skute for nesten 170 år sidan.

Så langt har arkeologane henta opp bjella frå Franklin's flaggskip, ein kanon, keramisk plate og andre gjenstandar.

15. august 2008 annonserte Parks Canada, et byrå i den canadiske regjeringa, ein leiteaksjon som skulle vare i seks veker og der målet var å finne dei to skipa.

Skjebnen til skipa har våre ein av dei store mysteria i kanadisk historie i nesten 170 år før eit lag fann vraket av «Erebus» i september 2014.

Parks Canadas undersjøiske arkeologar har leia oppdraget sidan starten i 2008. No må dei bekrefte av vraket er «Terror». Med vinterens første snø i Arktis, alt, vil «Terror» Bukta snart vere innesperra i tjukk havis.

Kjelder:

no.wikipedia

www.theguardian.com

www.theverge.com

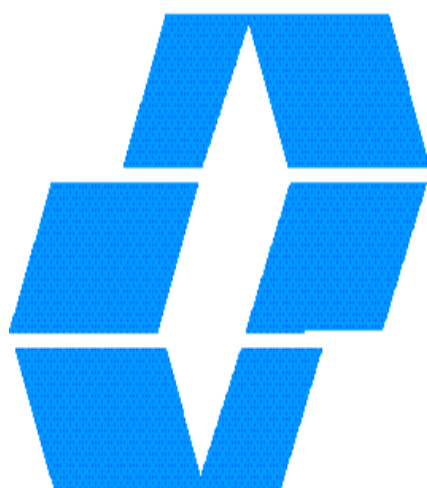


Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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



BJØRDAL



Bjørdal Industrier AS

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



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergsjø, Brønnøysund, Stryn, Stårheim, Folkestad, Fokå, Sykkle, Rindal, Raudberg, Selje, Lauvstad, Olden, Selbu, Vardal, Bamstad, Larvik, Gjerdsjø, Mollustranda, Leikang, 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
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- 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
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.

Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmerter
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x70

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,-

