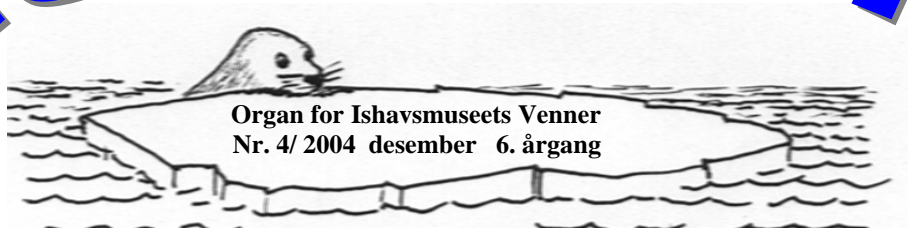


ISFLAKET



Gode lesar!

Ein sommar er på hell og du held eit nytt nummer av Isflaket i hendene. Og vi vonar at du finn noko interessant å lese også denne gongen.

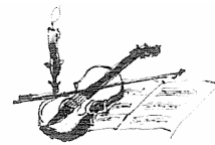
Det finst tallause historier og anekdoter frå selfangstmiljøet. Frå livet ombord. Frå kvardagen i isen. Det veit alle som har det minste kjennskap til dette miljøet. Mange er knakande gode og fortener eit publikum. Det prøver dette bladet å gjere noko med. Og vi tek gjerne med fleire soger i seinare nummer av Isflaket.

Til slutt vil vi gjerne takke alle som skriv i bladet. Dei gjer ein kjempeinnsats.

Finn Sindre Eliassen,
redaktør



ISHAVSFEST



I samband med Hareidsstemna skipar vi til Ishavsfest
onsdag 13. oktober kl. 19.00
på Ishavsmuseet.

Variert og spanande program, kaffi, kaker og pratopause.

Vel møtt!
www.ishavsmuseet.no

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Johan Ole Brandal - formann, Ragnhild Overvåg, Tor Riise – kasserar,
Hans Petter Brandal sekretær, Leif Kristian Brandal, Oddfrid Kleppe, Ottar M. Brandal.

Isflaket: Finn Sindre Eliassen, Havtor Hovset og Webjørn Landmark
Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL - <http://home.no.net/ishavsmv/>

Det var ein gong.

Av Jostein Hovland

Då eg las om den rotne masta til "Fangstmand" i ISFLAKET, kom eg til å tenkje på ei kjekk lita historie som har vorte meg fortald frå den gamle tida i Brandal - eller frå slutten av 1920-talet for å vere korrekt. På den tida var Johan Bjørndal lærar i klassene 4 til 7 - eller storekulen som det heitte. Då skulle borna mellom anna lære seg å skrive vakkert og - skjønnskrift.

Ein dag gjekk Bjørndal fram til tavla og skreiv det beste han kunne - ja, han hadde ei vakker handskrift, det kan alle hugse som har sett den:

Fangstmann

Så var det for elevane å freiste det beste dei kunne å fylle ei heil side med dette namnet og det var slett ikkje lett å få det vakkert. I alle høve ikkje for gutane, det veit eg av eiga erfaring. Ein lærar sa nemleg skjemtsamt til meg ein gong at eg nok helst skulle bruke skrivemaskin. Berre det å skrive med penn som du dyppa i blekkhuset og att-på-til skulle det vere forskjellig tjukt på bokstavane og ved opp- eller nedskrift. Med andre ord når du førde pennen opp eller ned på papiret.

Bjørndal gjekk rundt og inspiserte og hjelpte til - men då han kom fram til Hildre-Ludvig stussa han til. Ludvig hadde nemleg skrive Fangstmand
"Men - det var ikkje det eg ba deg skrive - sjå på tavla !" sa Bjørndal.
Det lakoniske svaret kom prompte frå Ludvig: "Det kostar pengar å byte namn !"
Fangstmann, ja, det var sjølsagt skuta det og ikkje noko anna for Ludvig.

Sesongen på hell.

Nok ein turistsesong går mot slutten, og det er med stor glede vi kan sjå tilbake på eit fint og tilfredsstillande besøkstal. Ein kan sjølvsagt alltid ønskje meir, men det er stadig fleire turistar, både norske og utanlandske, som finn vegen innom. Såleis må vi vel kunne seie at det går rette vegen med besøket. Ishavsmuseet har faste opningstider ut september månad – kvar dag frå kl. 13 – 16. Etter dette må ein gjere avtale for besøk. Det er også gledeleg å sjå ein auke på bedriftsbesøk, bedrifter som tek med kundar, gjestar og ansatte å nyttar Ishavsmuseet til arrangement.

Utetter hausten og vinteren har vi ein viktig jobb å gjere med finansiering av vernehus over "Aarvak". Hareid kommune godkjente teikningane for verne hus i månadskifte august / september, og styret vil no jobbe hardt for å få det økonomiske på plass. Vona er at vi kan få sette spada i jorda om eit års tid.

Av aktivitetar ut året kan vi nemne Ishavsfesten under Hareidsstemna onsdag 13. oktober, og den tradisjonelle førejulsfesten i starten av desember. Julebordssesongen står også for tur. Skulle du vere freista til å prøve noko nytt og spanande i år har vi framleis nokre ledige datoar for julebord.

Vi sjåast på Ishavsmuseet.

Helsing Webjørn Landmark, styrar

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Då Veslekari forsvann i havet.

Av Bjørn Rolv Bjørdal

I februar 1961 låg ishavsskutene og gjorde klart for ny tur til fangstområda ved Newfoundland. Sidan eg hadde vore med Polarbjørn av Brandal året før, tok eg kontakt med Karlsen på Brandal og melde meg på dette året også. Plassen var min, så det var å finne sekken, baggen og alle klede, og pakke for klargjering til turen. Vi skulle vere vekke over to månader, så både sengeklede og klede til arbeid og fritid måtte vere med. Om bord var der ikkje enkelt verken å vaske klede eller seg sjølv, så det måtte vere nok i sekken for heile turen.

Selfangst var eit skitarbeid. Vi flådde størkna blod og spekk av fingrane våre før vi vaska oss om kvelden. Klede var så fulle av spekk og blod at når du tok av deg, sette du berre buksa frå deg på dørken. Så stod den sjølv. Mor mi og tante var opptekne av desse klede lenge før avgang. Dei gjorde eit framifrå arbeid. Eg fann det eg trengte på heile turen. Eg kan ikkje hugse at eg sakna noko. Det kunne vere blad med nakne damer. Det fekk eg ikkje hjelp til. Det var noko ein ungdom måtte ha med for å finne harmonien på ein lang ishavstur.....

Det vart ein lang tur over havet. Det var mykje motvind. –Mykje teleløysing, som skipperen på Polarhav sa då skipperen vår tok ein prat med han på radioen. Vi høyrde også skipperen på Veslekari fortalde på den same radioen at dei hadde brukt tretten dagar på overfarta, og det hadde vore tretten brannar om bord. –Så dette går nok rett til h...., sa han.

Fangst.

Isen låg om lag som året før. Og det var fint og sette nasen inn mellom isflaka og kople ut sjøsykje og ubehag grunna dagevis med slingring. Svinekaldt var det, for når vi kom inn i smult farvatn mellom isflaka, måtte vi på dekk og banke is. Overvatnet la seg på stag og rekkverk overalt på skuta, så vi var nokså overvektige av is. Dette oppdraget var kjærkome for vi hadde hatt nok med oss sjølve på overfarta, og no var det ut å få brukt kroppen.

Når isen var banka vekk med klubber og stokkar, var det berre sel vi tenkte på. Det var viktig og kome seg i posisjon før selen velte seg opp på isen for å føde. Det var ungane vi skulle ta for å få skinna frå. Det nydelige kjøtet la vi igjen på isen. Det var det ikkje vert og ta om bord.



”Polarbjørn” komen inn i isen.

Eg må fortelje at vi skar ut muskelen i framsveivane og fraus dei for å ta med heim. Det var den finaste delikatesse etter at vi fekk denne slaktinga på avstand. Sesongen starta svært. Der var bra med dyr, og skipperen vår var bra til å finne dei beste og tettaste kasta, der selen låg tettast når dei fødde. Vi låg langt inne med land, nær ei bukt nord for Newfoundland. Vi låg utanfor ei øy som heitte Bell Isle, og vi fanga godt. Det såg ut som det kunne verte ein stortur. Tidleg var vi oppe og flådde sel-ungar, kvitungar heile dagen. Mykje skinn vart stuva i rommet, og vi var nøgde med fangsten. Om eg hugsar rett, hadde vi flådd og fått i rommet ca 16.000 skinn på ikkje mange dagar.

Hendene følte lange om morgonen, men dei kom seg når vi hadde fått flådd nokre dyr. Det var tett mellom kasteplassane, så det vart mange pr dag. Å flå eit dyr tok om lag eit minutt. Det gjekk ikkje lenge frå vi køyrde jernkroken i selen til dei låg ferdig flådde i ein dunge i lag med mange, mange andre ute på isen.

Så kom skuta bak oss og vinsja skinna inn på dekk. Det høyses utruleg ut, men der var så mykje sel at han som var i tønna i formasta, såg berre sel så langt kikerten rakk.

Vi var på isen heile dagen, og det var ikkje tid til å ta seg fri for å ete eller kvile. Vi kom om bord når det var så mørkt at vi ikkje såg å flå lenger. Då var det å legge skinna i ein haug på dekk til natta, før vi fekk oss mat og stupte til køys.

Før det var lyst neste morgon mått vi på dekk og skjere vekk kjøtet på spekket og ha skinna i rommet for nedfrysning. Dette måtte vere ferdig før dagslyset, for då var det ut på isen igjen for meir fanging. Sel-ungane la utruleg fort på seg. Vi såg faktisk spekke vaks for kvar dag. Mjølka til mora var så tjukk at den rann ikkje. Ho berre seig. Det var som rjome.

Forlis.

Vi heldt på nokre dagar på denne måten. Så ein morgon kom dei som hadde vakt og purra oss. Det hadde vore sterk pålandsvind. Isen vart pressa mot land, og der var sterk skruing. Ei skute var i naud. Det såg ut som ho vart skrua ned. Mannskapet måtte gå på isen. Dette var treskuta Veslekari.

Vi var dei som låg nærast, og det vart spurt om frivillige som kunne gå mannskapet deira i møte for å assistere og vise veg mot Polarbjørn. Eg var ung og ivrig. Om nokon var i naud var det mange som melde seg og ville assistere.

Det var eit fælendes ver med vind og snø på tvers. Isen støtte mot land. Her ute forandra det seg heile tida. Vi kunne gå på ei flat isflore. Før vi kom til kanten av flaket, stod det nesten på ende. Vi hadde med kompass og gå etter, elles hadde vi ikkje fume Veslekari.

Offiserane våre hadde peila inn signala då skuta bad om hjelp. Difor viste vi kompass retninga. Vi bar med oss flagg på små bambusstenger, og flagga opp den vegen vi gjekk. Men når vi snudde oss og såg bakover, var isen forandra slik at flagga stod eit her og eit der. Flagga var ikkje til hjelp på tilbaketuren.

Vi starta frå Polarbjørn rundt halv seks om morgonen, og var framme ved Veslekari i tolvtida. Ein stad der ute møtte vi mannskapet på Veslekari, dei hadde med kompass slik som oss. Vi sa til dei at dei ikkje måtte sjå på flagga våre som flytte seg etter isen. Der var ein om bord i Veslekari som hadde med seg eit kasseapparat som han tok bilete med. Eg trur det var Olav Barstad frå Barstadvik.

Ullteppe.

Veslekari låg slik i isen som ho gjorde i normal tilstand, men ho var full av vatn. Mannskapet hadde lagt ut på isen det dei hadde klart og få med seg før dei måtte røme frå vatnet. Det kunne ikkje ta mange minutt slik som det såg ut.

Så var det å finne noko å ta med som mannskapet eigde eller trengte. Ullteppe blant anna. Dei skulle overnatta om bord med oss. Der var ikkje anna sengeutstyr enn det vi hadde kvar. Eg fekk tre til fire ullteppe på ryggen, og så var det å ta tren tilbake til vår båt. Det vart ein lang marsj, og vi kom ikkje tilbake til Polarbjørn før det var stup mørkt.

Dei første frå Veslekari var alt komne og fått seg mat før vi kom fram. Dei karane vi hadde med oss, var medtekne og svoltne av den lange vegen. Det var ikkje alle som var unge og spreke.

Om bord i Polarbjørn var dei i ferd med å tru vi hadde gått i feil retning så dei drog i skipsfløyta på ei von vi kunne høyre det og legge om kursen. Dette berga oss sannsynlegvis. Vi høyrde fløyta og la om retninga. Eg hugsar vi var så nær at vi såg lysa. Då var der ein som sette seg ned og gret. Han sa at no greidde han ikkje å gå lenger. Eg greier det berre ikkje, gret han. Jau då, sa eg, - om du ikkje greier det så dreg vi deg om bord, og det er ikkje noko behagelig. Dette gjorde at han prøvde eit stykke til. Det var ein som såg han hadde vanskar. Då kom han med ein liten tablett til han. Då gjekk det berre ei stund, så reiste han seg opp og greidde å gå til rekka, men der måtte vi hjelpe han opp på dekk. Eg spurde han seinare kva dette tryllemiddelet var. Det var ikkje anna enn druesukker, men du og du kor effektivt det var.

Havresuppe.

Vi kom inn i messa og fekk havresuppe i kroppen. Eg hugsar endå kor nydelig denne havresuppa var. Det var og underlig og kome inn i lyset. Alt var kvitt, så underleg kvitt. Og alt som var mørkt på farge var svart. Vi såg ikkje fargar. Det var berre svart og kvitt. Eg har aldri seinare vore så tom for energi i heile mitt liv.

Etter den nydelige havregrynssuppa var det ikkje vanskelig og finne senga. Det gjorde kroppen heilt utan hjelp. Dagen etter var der ingen vakt som purra oss, men vi vakna og stod opp. Den andre dagen fekk vi vite at der skulle kome ut helikopter og hente mannskapet frå Veslekari så snart veret vart brukbart for flyging. Det var mange som sakna eit eller anna som låg att på Veslekari som dei kunne tenke seg og ta med heim. Det vart snakka om ein ekspedisjon for å hente ting som låg att på isen ved skuta. I løpet av natta hadde skutene nærma seg kvarandre. Det var skruinga som hadde fått dette til. Vi såg henne frå riggen på skuta vår, men å starte på denne turen ein gong til vurderte vi som i hardaste laget.

Dagen etter la vi likevel i veg. Men no var det solskin og fint ver. Mannskapet på Veslekari fekk ikkje vere med oss på vona helikopteret kom. Medan vi var avstad, kom dei også å henta karane. Vi såg ikkje dei meir. Vi var att åleine. Der låg vi fastfrosne i veker. Ikkje var der sel å fange, ikkje fekk vi flytte skuta ein millimeter.

Isskruing.

Den natta Veslekari vart skrua ned, var det sterk skruing også hos oss. Skuta vår vart vridd som ein propell. Når vi stod på isen framfor Polarbjørn, så såg vi at formasta stod ein veg og bakmasta den andre vegen. Isen kom over rekka, sa dei som var att om bord, og jobba på spreng for at ikkje skuta skulle skru ned. Dei fortalte at når det stod på som verst, small og braka det slik i skroget at dei var sikre på det måtte vere slutten på Polarbjørn også. Dagane snigla seg avgare. Her låg vi innefrosne, og skruinga gjorde at vi ikkje kunne starte maskinen ein gong. Isen var pressa heilt i propellen og blokkerte den. Roret var pressa til eine sida. Om det var brukande, viste vi ikkje før vi fekk prøve det.

Ja, her låg vi då. Det er ikkje lett å halde 36 mann stille i eit så trangt miljø utan at dei har noko å bryne seg på.

Veslekari låg der slik ho hadde vorte forlaten. Ho var full av vatn, men hang fast i isen. Dette pirra oss. Der var skinn om bord. Vi kunne vel prøve og berge nokre av dei. Vi hadde turar bort for å prøve, men skinna låg i tankar. Det var umuleg og få opp mannlukene under vatn.

Vassmangel.

Som dagane gjekk og sola kom høgare på himmelen, vart det varme dagar. Vi hadde lite ferskvatn, så noko måtte gjerast. Vi hadde sett vatn på isflaka rundt oss, men det var ikkje

vatn som vi kunne nå tak i med slangar. Det er slik at når 36 mann ikkje har noko å gjere, og dei har eit problem, er det alltid nokon som finn råd.

Dagen var varm. Sola steikte. Vi låg på høgde med Paris, og rundt oss var det fullt av is, ferskvassis. Det var berre å ta øksa fatt. Vi hogg av isen som låg høgst på skrugardane. Så bar vi isen inn på ein ny pressening som låg på luka på dekk. Presenningen låg med alle hjørna opp, så nær som eitt. Der festa vi ein slange som rann ned på tanken. Det gjekk ikkje så mange dagar før vi hadde nok vatn.

Dynamitt.

Men vi syntes framleis at skuta som låg der borte med ein dyrbar last som skulle gå rett til botnar, var freistande. Ein dag pakka vi ryggsekkar med dynamitt og ville prøve og berga noko av lasten. Nydeleg ver. Varmt og godt. Vi tok turen lettkledde. Det var som det finaste påskevêr heime. Isen bråna så vi hørde det. I slikt ver var ikkje turen strabasiøs i det heile.

På Veslekari var der fullt fangstutstyr, så vi hadde nok med dynamitten. Det andre fann vi om bord. Fyrst laga vi ei lita ladning som vi sprengde opp dekk. Vi festa nokre gubbar på ei bambustroe og batt på noko jernskrammel vi fann om bord. For å få det ned stakk vi troa gjennom nokre hol i dekk og sprang derifrå. Etter smellen og ei vass-søyle høgare enn riggen, var det tilbake med ei ny ladning for å ta tankane. Dette vart ein enda større smell og ei enda høgare vass-søyle. Eg hugsar vi var spente på om skuta skulle søkke av trykket. Men ho låg der som det ikkje skulle ha hendt noko.

Så var det å køyre ned lange stenger med kroker for å hente opp skinna. Dette viste seg å vere svært effektivt. Vi fiska opp mange skinn. Vi drog dei eit bra stykke frå Veslekari og la dei i ein haug på eit stort og solid isflak.

Etter nokre dagar og stor innsats var haugen av berga skinn nokså stor, og etter som vi ikkje fekk opp meir, vart det slutt på turane til Veslekari. No var det å vente på frålandsvind og på at isen delte seg slik at vi kunne få fart på skuta.

Lange dagar.

Det vart lange dagar. Ein dag det var fint ver, la vi ein pressening på isen og satte oss for å sole oss. Det var som å vere på påsketur. Vi låg så nær land at det var fine forhold for radio. Ei smart sjel fann ut at vi kunne kople radioen til høgtalaren på styrehustaket, så musikk hadde vi der vi sat og sola oss.



Ein dag kom der to newfoundlendarar ut til oss på besøk frå land. Dei var der nesten heile dagen. Dei tok med seg brev i land og posta dei for oss. Seinare var det nokre av våre som tok turen i land for å sjå seg om. Medan dei var i land slo isen sprekker ved land. Vi kalla det landvokke. Desse karane måtte overnatte på hotell der inne til neste dag før dei kom om bord igjen. Dei røla av kor fint dei hadde hatt det. Dei vart henta med bil og vart transporterte

rundt og fekk overnatte på eit svært hotell med alle rettar. Rekninga låg og venta på dei på reierikontoret då dei kom heim, men det viste dei ikkje.

Overtru?

Ein dag kom Edvard og sa til meg at der måtte vere ein uting om bord. Vi måtte finne og fjerne utingen, elles kom vi til å ligge i isen til midt på sommaren. Vi starta leitinga med ein gong. Vi fann ikkje ryggsekkar, paraplyar eller andre skumle ting. Men i eit skap ute på dekk fann vi ein einsleg svart venstrehanske. Edvard meinte at her var syndaren. Med smil om munnen la vi den på rekka, dynka den med solar og sette fyr. Då hansken var oppbrend sopa vi asken på sjøen. Så skylde vi rekka og skutesida slik at vi var sikre på at alt var borte. Vi kosa oss over dette til vi tørna inn for kvelden. Neste morgon vart det ropt ned i lugarane forut;

- Isen slaknar og sprekk!!

Vips var vi lause og på veg derifrå. Tett før stod eg i styrehuset og såg på Veslekari. Eg snudde meg vekk ei stund før eg vende meg mot Veslekari att. Då var ho borte. Fleire veker etter at mannskapet forlèt henne, gjekk ho til botnar. Seinare på dagen var vi borte ved skuta. Då såg vi at Veslekari var kappi i to. Styrehuset låg att på isen, resten var vekke.

Isflaket som vi hadde lagt skinna på hadde tippa rundt, og også skinna var borte. Nokre få skinn låg i vokka nær ved. Elles var det vekke alt som vi hadde brukt dagar på å berge. Vi tenkte på kor bortkasta dette var. No i ettertid tenkjer eg at hadde vi ikkje hatt dette til tidsfordriv, kva skulle vi då ha funne på?

Svartestille.

Roret vårt var så skeivt at vi måtte tørne rormaskinen til eine sida så langt det var råd for å få styring for å kome oss heim. Då vi la til Tollbukaia i Ålesund, måtte vi kaste i land ein tamp og drage bakenden til kaia med handemakt.

Vi hadde eit utruleg fint ver på heimtur, svartestille på Atlanteren, nesten heile overfarta. Vi sette rekord det året. Frå iskanten til Ålesund brukte vi 6 døgn og 22 timar i svartestilla. Før vi kom så nær at vi såg land, kjende vi lukta av grønt gras, lyng og grønt lauv. Du store min kor godt det var og kome heim frå denne turen.

I Ålesund var det ei mengd med avisfolk som skulle ha bilete av oss og intervju oss om Veslekari forliset. Vi hadde med oss ein røynd fotograf om bord. Han hadde lyst og tene litt ekstra på bileta sine, men han med kasseapparat frå Veslekari hadde alt selt sine og fleire var ikkje av interesse...

For meg var det to turar til på selfangst, så mange ishavsturar vart det ikkje. Men det var ei utruleg oppleving, og eg er glad eg fekk det med. Det vart mange fine minner for ettertida.



"Veslekari" i hard skruing.

Forteljingar frå Ishavet

Av Helge Ødegård

Oskar Garnes var ein flink forteljar. Vi hadde mange hyggelige stunder i messa når han kom med historier frå si lange tid på ishavet. Eg skal gjenta ei historie. Garnes var skipper på ei skute, dei låg fastfrosne i Kvitesjøen. Eit stykke frå skuta var det slakk is og mannskapet vart satt i sving med å sage råk fram mot slakken. Dei hadde med is-sag den tid. Det vart brukt is-sag og dynamitt. Dei saga isen i passe flak og stakk dei lause is-stykka inn under isen og tok skuta fram i råka etter kvart. Etter nesten 14 dagars arbeid hadde dei berre eit lite dagsverk igjen til slakken. Mannskapet slutta av arbeidet då det mørkna. Dei såg fram til morgon dagen då skuta skulle kome fri. Då dei vakna neste dag og det tok til å lysne, fekk dei seg ein overraskelse. Isen hadde opna seg, men i motsatt retning av der dei hadde laga råk. 14 dagars arbeid var bortkasta. Mannskapet var litt sure ei stund, dei hadde jobba på spreng i 14 dagar. Men alle var glade då dei no hadde fått sjansen til å fangste igjen. Litt moro hadde dei også når dei låg faste. Dei hadde ein maskinist som påstod at han aldri sov på vakt. Men når skuta låg fast var der lite og gjere for maskinfolket. Dei tok opp stimen ein gong for vakta og "mova" maskina av og til. Elles var det lite dei kunne take seg til. På dei gamle skutene hadde dei ein lang maskinbenk. Det var ofte godt å få slange seg på denne benken. I maskinrommet var det varmt og lunt. Ja, alle om bord var klar over at maskinisten tok seg ein lur på vakta. Dei gjekk lenge og lurte på korleis dei skulle ta han på fersk gjerning.

Ei natt såg dei maskinisten sov der på denne benken. Ein mann lurte seg ned og fekk surre han fast. Så var det til styrehuset og slå full fart med maskintelegrafan. Det vart eit voldsamt ståk i maskinrommet. Maskinisten kom seg laus, og oppdaga at han var blitt lurt.

Elles er det mange historier om skuter som låg faste i Kvitesjøen.

Mannskapet fann ofte på ting for å ha litt moro. Det gjekk ofte sport i det å lure sine kameratar. På "Buskø" hadde dei i lang tid ein stor skøyar som maskinist. Det var utruleg kor flink Petter var til å lure sine skipskameratar. Men det var alltid uskuldig moro, han lurte ikkje dei som var "lite for seg". Ein gong låg skuta fast i Kvitesjøen, dei brukte dynamitt for å få skuta laus. Petter tok papiret av ei dynamittpatron, fekk tak i ei kokt potet, knødde den til å laga ei ladning som passa i dette papiret. Ein lunte stubb vart så stukke i denne blandinga. Så gjekk turen til byssa der stuerten heldt på å lage middag. Maskinisten la seg over halvdøra og lurte på om stuerten hadde fyrstikker. Jau, stuerten hadde fyrstikker, og Petter fekk tent lunta som var kort. Då Petter hadde fått fyr, var han "uheldig" å miste ladninga ned på byssedørken. Lunta låg der, fresa og brann. Stuerten miste heilt fatninga, han nærast hoppa over halvdøra og sprang på isen. Der sto han bak ein isknultr og venta på smellen. Maskinisten og fleire andre hadde det moro i fleire dagar etter dette. Dei kunne ikkje forstå korleis stuerten hadde kome seg over halvdøra så kvikt. Han var litt opp i åra å heller tjukkfallen. Sjølv unge gutar på 17-18 år hadde vanskar med å kome over halvdøra i fart.

I Stretet blir Håkjerring brukt til agn. Ein tek eit stykke av fisken og skjer i passe stykke. Ein dag vart agn skjeraren plaga, kniven beit ikkje. Det var ikkje råd til å få av ryggen på Håkjerringa. Maskinisten kom då til å undra seg. Det var no merkelig at kniven ikkje bit på dette. La eg få prøve. Men kniven beit ikkje betre for han heller. Nei dette må vi undersøke, sa han. Dei tok før seg agn stykke, og i ryggen fann dei ein del av ein vier. Ja, det er no merkelig kva den kjerringa kan sluke. Eg har sett forskjellig, men dette er toppen, sa maskinisten. Ja, agn skjeraren måtte også undre seg over kva den fisken hadde i seg. Han hadde ikkje mistru til maskinisten. Men den som hadde lurt vieren på plass var nok skøyaren frå maskina.

Eg hugsar ei historie ein skipper fortalte. Han var i tønna, skuta låg fast i Kvitesjøen. Mannskapet var på isen og drog om bord skinn. Dei hadde fangst liggande langt unna skuta. Skipperen heldt auge med karane. Isen var somme stadar utrygg så han heldt auge med dei i kikerten. Det var 9 mann som kom i rad og rekke, dei drog kvar si drog med skinn. Så oppdaga han ein isbjørn som kom luntande etter karane. Avstanden var stor, så han fekk ikkje varsku karane. Isbjørnen kom nærare og nærare. Så steig han med framlabbane på skinna til den bakarste av karane. Han snudde seg for å sjå kva det var som heldt igjen. Då han såg rett i augo på isbjørnen slepte han fort dragartauet og la på sprang. Dei andre karane slepte også og fekk opp farta då dei oppdaga kva slags kamerat dei hadde fått. Dei hadde ikkje våpen, så her var det berre å kome seg vekk. Men bjørnen var fornøgd med skinna, så karane slapp med skrekken. Bjørnen låg og åt på fangsten så lenge at dei fekk fram ein skyttar. Så i byte mot nokre selskinn fekk dei eit fint bjørneskinn. Men farta som karane fekk, ja det kosa skipperen seg over 25 år seinare.

”Isflora” vart forlengd i 1939, dei reiv også ut stimmaskina og sette inn motor. Skuta vart på ein måte heilt fornya. Den vart då utrusta for torsketur til Vest-Grønland. Dei låg i Ålesund og rusta ut for denne turen. ”Kvitungen” med ”Store-Kvien” som skipper kom og la på sida med ”Isflora”. Då spratt Richard Larsen ut på dekk og skreik; ”Gå vekk med de småskutan – dei ligg berre her å gnage og gnage”. Det var ikkje meir enn ”Store – Kvien” tolte denne spøken, men etter eit stund kom det med eit stort sukk; ”Ja, vi skulle vært forleng vi og”.

Retten før krigen tok ”Isflora” til å bli litt mjuk i baugen. Ein dag dei hadde litt hard bauing i isen, sat der ein kar på benken og drog på seg kleda. Karen hadde ei underbukse som var sund i skrittet. Medan han sat slik, fekk skuta seg ein hard støyt frå styrbord. Ei sprekk i benken opna seg, og litt skinn av taska gleid ned i denne sprekkjen. Så fekk skuta seg ein trykk frå babord, benken small saman, og mannen var fast. Du verda for eit skrik og skrål det vart. Dei forsøka med litt av kvart for å få mannen fri. Forsøka var vel gjort meir eller mindre med god hendsikt. Det var litt av eit syn å sjå kor han streva og sleit. Ein av karane kom med kniv og ville skjere, men då vart det panikk. Ja, dei fekk mannen fri, tok eit spett og opna sprekkjen. Mannen fekk ein del blå merker, og hadde vanskar med å gå dei første dagane. Det kom seg etterkvart, det var berre skinn som kom i klemme, så skaden var liten.

Litt skikk og bruk: Noko som vart kalla mønstring var mykje i bruk. Stort sett var dette å drage ut kjønnsreiskapen på karane. På ”Buskø” var det nesten ”farlig” å gå forbi byssedøra. Stuert var hissig på denne mønstringa. Der låg ofte nokon over dørstokken til byssa. Stuert drog fram utstyret og såg på det. Så gjekk han tilbake til matstellet, han vaska vel hendene før han tok i mat. Denne stuert var om lag 50 år då eg var saman med han. Han reiste som stuert i handelsflåten under krigen. Men der fekk han vanskar på grunn av denne mønstringa. Dei trudde at han var homofil, men eg trur det var berre gamal vane. Elles dreiv vi med sirup. Når ein kamerat låg og i svevnen hadde sparka av seg køy kler, smurte vi sirup på småkaren. Det var leit og vakne opp å merke at utstyret var seigt av sirup. Men det verste var å sjå korleis kameratane kosa seg. Ja, min tur i dag og din i morgon.



Fleire sunnmørske navigatører i Antarktis

Av Magnus Sefland

I ei tidlegare utgåve av *Isflaket* hadde vi ein oversikt over skipperar og styrmenn frå Sunnmøre og grannedistrikta som hadde segla i Antarktis. Oversikten gav seg ikkje ut for å vere fullstendig. Her presenterar vi nokre fleire namn. Vi tek stadig mot både rettingar og opplysningar om endå fleire namn.

Henry Brandal

Henry Brandal frå Hareid - kalla "Tie" - førte *Martin Karlsen* på to turar til Antarktis i sesongen 1967/68. Oppdragsgjevarar var argentinske styresmakter. Skuta skifte mannskap og leverte forsyningar på fleire argentinske vervarslingsstasjonar langs kysten av Weddellhavet og Antarktishalvøya. Skuta gjekk frå Halifax hausten 1967. Ho gjekk til Buenos Aires og tok om bord last og folk, og gjekk deretter første turen til fleire stasjonar på Antarktishalvøya. Så returnerte skuta til Buenos Aires etter ny last og gjorde den andre turen. Den gjekk til stasjonar inst i Weddellhavet, blant andre stasjonen General Belgrano. Då Antarktisoppdraget var utført etter vinteren 1968, gjekk *Martin Karlsen* direkte frå Antarktis til fangst ved Newfoundland. Fangstutstyret vart sendt over frå Brandal med *Polarstar*. *Martin Karlsen* leverte fangsten i Brandal.

Martin Karlsen var med sine 212 ft / 1244 brt det største ishavsfartøyet som nokon gong høyrde heime i Brandal. Skuta vart levert i 1952 som *Kista Dan* til det danske Lauritzen-reiarlaget. Ho vart innkjøpt til Brandal og fekk namnet *Martin Karlsen* ved årsskiftet 1966/67. Hausten 1968 skifte skuta flagg og tilhørde Karlsen Shipping i Halifax til 1979. Etter tida i Karlsenreiarlaga var skuta registrert under ulike namn i Storbritannia, Bermuda og Panama.

Før Henry Brandal overtok som skipper på *Martin Karlsen*, var han skipper på *Polarstar* gjennom ei årrekke.

Angell Brandal

Angell Brandal frå Brandal var overstyrmann på *Martin Karlsen* på dei to turane til Antarktis som er nemnde i omtalen av Henry Brandal. Angell Brandal var skipper på ei rekkje skuter: *Eskimo*, *Vestis* (2), *Signalhorn*, *Veslekari* (2), *Polaris* (2) og *Rundøy*. Under katastrofeorkanen i Vestisen i 1952 var han førsteskyttar på *Eskimo*, der broren, Bernt A. Brandal, var skipper.

Johan Holstad

På turane til Antarktis med *Martin Karlsen* var Johan Holstad frå Hareid førstestyrmann. Seinare var Holstad skipper på *Polarstar* gjennom ei rekkje år, på fangst ved Newfoundland og i Vestisen og i teneste for sysselmannen og i turistfart på Svalbard.

Karl-Johan Brandal

Karl-Johan Brandal frå Hareid var førstestyrmann på fleire av Antarktisturane med *Polarhav* i slutten av 1950-åra og i første del av 1960-åra. Han er son til skipper Martinus "Tin" Brandal, og som ungdom var han med *Brandal*, der faren var skipper, då dei berga folka frå *Herøyfjord* i 1949. Som skipper har Karl-Johan Brandal ført *Aarvak* og *Signalhorn* på fangst i Vestisen. Han har også ein god del av fartstida si i utanriksfart som førar av fleire gasstankarar i Oslo-reiarlaget Einar Bakkevig og som førar av Statskraft sitt kabelskip *Skagerak*.

Bjørnulf Liavåg

Bjørnulf Liavåg frå Hjørungavåg var både navigatør og telegrafist. Han var med *Polarhav* som styrmann og telegrafist på alle turane som skuta gjorde til Antarktis. Elles var han med *Polarhav* og gjorde ein viktig innsats då skuta berga folk ved forliset til ferja *Skagerak* ved Hirtshals i 1966.

Ottar M. Brandal

Ottar M. Brandal frå Hareid er son til skipper Martinus "Tin" Brandal og bror til KarlJohan Brandal som er omtalt ovanfor. Ottar M. Brandal har ei lang karriere bak seg som ishavsskipper. Han overtok som skipper på *Polarsel* etter far sin. Seinare var han ei årrekkje skipper på *Polarhav*, og han har også gjort teneste på m. a. *Polar Queen*. Han var på ein ekspedisjonstur til Antarktis som overstyrmann på *Polar Queen* tidleg på 1980-talet. Ekspedisjonen var tysk og gjekk med geologar og glasiologar til områda ved Rosshavet.

Harald Brekke

Harald Brekke frå Hareid var førstestyrman på *Polarhav* på ekspedisjonsturen som skuta gjorde til Antarktis i sesongen 1957/58. Seinare vart Brekke lærar på navigasjonsskule.

RETTING

I den første oversikten over sunnmørske navigatører i Antarktis ymta eg om at Einar Liavåg kunne ha vore med på Lincoln Ellsworth sin ekspedisjon til Antarktis med *Wyatt Earp* (ex *Faneffjord* av Ålesund) i åra 1933-1936. Einar Liavåg hadde då også få år i førevegen vore med på den siste av ekspedisjonane med *Norvegia* og var kjend med forholda i Antarktis.

Opplysninga om Einar Liavåg på *Wyatt Earp* var truleg feil. To Liavåg-ar har vorte forveksla. Leo Oterhals skriv om ekspedisjonen med *Wyatt Earp* i boka *Hvite horisonter*. Der omtalar han ein styrmann som heitte Lauritz Liavaag og som var frå Ålesund. Lauritz Liavaag var andrestyrmann på *Wyatt Earp* på den første delen av ekspedisjonen og førstestyrman på dei seinare delane av ekspedisjonen.

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:



UniformPartner Bergen
C. Sundtsgt. 60
5004 Bergen
Tel: 55 90 71 70
Faks: 55 56 04 80

UniformPartner Oslo
Ulvenveien 75B
0581 Oslo
Tel: 23 19 44 90
Faks: 22 64 17 30

UniformPartner More
Kjøpmannsgt.
6060 Hareid
Tel: 70 09 40 20
Faks: 70 09 40 01

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7

D/S Rovena sitt forlis ved Island i 1947

Av Finn Sindre Eliassen

I sommar gjesta Nanna Stefania Hermanson Ishavsmuseet. Ho er svensk og som barn var ho med foreldra og broren ombord i Rovena då skuta under dramatiske omstende forliste aust for Island i 1947.

D/S Rovena heitte fyrst Heimdal, kommandofarty i den norske marinen, og var bygt i 1892. Det var med Heimdal Kong Haakon kom til Kristiania i 1905. Seinare var Heimdal inspeksjonsfarty på kysten av Finnmark og i Barentshavet. Og i 1940 vart fartyet teke over til Lerwick på Shetland og brukt mellom anna til depotfarty. I 1943 vart Heimdal lagt i opplag. Etter krigen vart Heimdal kjøpt av Trygve Fagerbæk i Trondheim og ombygt til lastebåt. Båten vart i 1947 selt til Ruth Nygaard i Oslo.

Tungt lasta gjekk Rovena frå Siglufjörður 15. august 1947. Turen gjekk innom Grimsey etter fleire sildetønner. Aust for Langanes tok dei Skarholmen på slep. Skarholmen kom også frå Island. Vêret var heller dårleg. Med eit brak sprang Rovena lekk om kvelden den 18. august. Mannskapet og 8-10 passasjerar vart i all hast ført over til Skarholmen. Det vart oppnådd kontakt med Furenak som kom til hjelp og også sleppte ut olje for å dempe bårane. Rovena gjekk svært hurtig ned. Og det vart sagt at redningsutstyret ikkje verka som det skulle. Dagen etter vart mannskap og passasjerar fordelte på fem skuter, fem personar i kvar skute. Furenak og Skarholmen kom til Ålesund den 23. august.

Nanna Stefania Hermansson var med Furenak til Ålesund. Ho, foreldra og broren budde trøngt i skipperlugaren i lag med ein normann som sov sitjande ved bordet. Foreldra snakka sidan alltid med stor varme om selfangarane ombord i Furenak som hadde vore med og berga dei.

Helsing til Isflaket.

Sommaren er over, enten vi likar det eller ikkje.

Det såg lenge ut til at vi ikkje skulle få noko varme og godver her på våre kantar i år, men brått var sommaren der med sol og varme, slik at vi no går haust og vinter fimodig i møte, i år og.

Den 13. august avvikla venneforeininga den årlige grillfesten på museet.

Igjen kunne vi konstatere at pensjonistane er ein fantastisk ressurs. Dei ilag med mange andre gode hjelparar gjorde at den praktiske delen av grillfesten bleiein suksess.

Dessverre svikta publikum oss litt denne gongen, noko vi skal prøve å lære av.

Til neste år har vi tankar om eit heilt nytt og spennande program.

Med desse linjene takkar eg for meg i denne omgang, med ynskje om ein fin haust for alle .

Brandal 27.08.04, Johan Ole Brandal