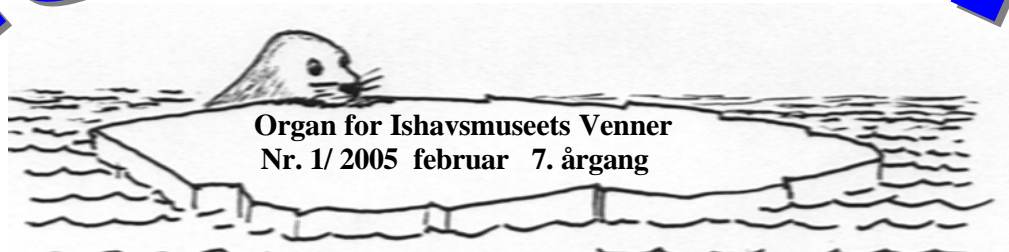


# ISFLAKET



## Gode lesar!

Vi er visst bra i rute og kjem her med eit nytt nummer av Isflaket i god tid før påske. Denne gongen har vi artiklar av Ole Christen Røren, Havtor Hofseth, Webjørn Landmark og Helge Ødegaard. Den førstnemnde skriv om første turen "Minna" var på selfangst . Det var på Newfoundland i 1961. Mange vil nok hugse "Minna" som ekspedisjonsfartøy frå tida då ho hørde til i Brandal. Og Ole Christen er son til Ingolf Røren som i mange år var skipper på "Minna". Havtor Hofseth skriv om reparasjonen av ishavsskuta "Brandal" ved Hatløy verksted mot slutten av siste verdskrigen. Reparasjonen som var så omfattande at det eigentleg var tale om eit nybygg, tok til i 1944 og var ferdig i mars 1947. Vi får også eit interessant innblikk i handverket som vart brukt på dei gamle treskutene. Havtor Hofseth har mellom anna arbeidd som driftsingeniør ved Hatløy verksted.

Webjørn Landmark fortel historia om skipperen og reieren Olaf Toresen Nedrelid - han Torsen - og mysteriet om skipskista til "Hird" som dukka oppatt i år etter å ha vore forsvunnen i 78 år. Og truleg hadde han Torsen noko med dette å gjere.

Helge Ødegård skriv om ein god tur med "Sjannøy" i Vestisen i 1951. Turen tok tre veker og dei fangsta 3000 dyr. Ødegård var med som maskinassistent.

Vi som arbeider med å få ut dette bladet takkar alle som skriv for oss for innsatsen. Vi tek meir enn gjerne mot artiklar og småstubbar og tips. Og vi vonar at alle finn lesestoff av interesse også i dette nummeret.

Brandal 220205

Beste helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør

**Årsmøte  
I Ishavsmuseets Venner.  
Ishavsmuseet  
Onsdag, 09.03.05 klokka 1900  
Val, årsmelding og rekneskap.  
Underholdning. Velmøtt.**

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/>

## M/S "BRANDAL" Frå vrak til nybygg.

Av Havtor Hofseth

Skuta vart bygd ved Skålurens skipsbyggeri i Hardanger i 1911. Måla var 83,1 fot lengde og 20,6 fot breidde. Hovudmaskina var ei 50 hk dampmaskin, bygd ved Brunholmen Mek. i Ålesund.

"Brandal" er den skuta som har vore lengst heimehøyrande i Brandal. Ho var første gongen på selfangst i 1911, og den siste turen var i 1979.

Skuta vart rekvirert av tyskarane under siste verdskrigen. Under tysk kommande grunnstøytte ho ved Sandnessjøen i Nordland. Etter å ha lege på botnen i lang tid, kom skuta til Hatløy verksted som havarist. Ho var i dårleg forfatning, tilgrodd av tang og tare. Arbeidet starta våren 1944. Skuta vart slippsett, spylt og reingjort og kapp i to deler for å bli forlenga. Dette likte tyskarane dårleg. Dei meinte at skuta ikkje kunne stå på slipp så lenge. Dei hadde bruk for slipplassane til "sine" skip. Men verftsleiinga fekk hafsa dei av slik at fornyinga kunne ta til.

Det var mangel på alt slag under krigen, så arbeidet gjekk litt i rykk og napp. Dei reiv litt og bygde nytt. Dei måtte drage ut tida. For vart skuta ferdig før krigen var slutt, ville tyskarane rekvirere henne. Så det var mange omsyn å ta. Så skikkeleg fart på arbeidet vart det ikkje før i februar 1946.

Tømmer var det vanskeleg å skaffe, men Martin Karlsen hadde visstnok sildemjøl på lager som han kunne byte mot tømmer. Dei brukte for det meste furu, men også eik og ask som vart brukt i baug og akterstemn og som kjøll. Ishuda var av greenhard og eik. Furutømmeret kom for det meste frå Skodje. Aska fekk dei frå prestegardshagen i Borgund. Då brukte dei "Gunnhild" som taubåt. Ho drog tømmerstokkane på sjøen og slepte dei til Ulsteinvik. Det er også dei som meiner at noko av tømmeret kom frå den fine askealleen som førte fram til gamle prestegarden i Dimnasund.

Men om dette tømmeret var til "Fangstmand" som fekk ny akterende omtrent på same tid, eller om det var til "Brandal" er vi ikkje sikre på. Men tømmeret vart i alle fall felt og drege ned til sjøen med hest. Så vart det slept til verftet med slippjollen - det var ein robåt. Verftet hadde også ein arbeidsbåt med motor, som heitte "Kobben". Den vart også brukt som slepebåt når dei hadde drivstoff. Då dei ikkje hadde kraner, måtte dei ta tømmerstokkane fram på ei slipprenne og på denne måten drage stokkane i land.

Etter at tømmeret var kome på land var det å gå laus med tomanns handsag og deretter hogge stemnane til etter teikningane. I snikkarverkstaden var det kun ei lita bandsag, driven av ei reimskive frå maskinverkstaden. Elles var det skavøksa som var mykje brukt. Dei kalla det å diksle når dei hogg til hud og spant. Handemakt og taljar var brukt når dei skulle røyse dei svære spanta.

Å montere ishuda var også eit møysommeleg arbeid. Greenharden var så hard og veden så full av sand at det knapt fanst verktøy som beit på den. Greenharden var så tung at han flaut ikkje i sjøen. Der det var kurvatur i skuteseida, måtte kvar einskild planke stimast for å få mjuka han opp.

Men det var ikkje berre tømmermannsarbeid på ei ishavsskute. Det var også mykje smiarbeid for å lage beslag, boltar og hakar av ymse slag. Og bauklavane var det spesielt

mykje smiarbeid på. Då tok dei essa ned i slippen for å varme opp klavane til dei var glødande. Så var det å smi dei til etter baugprofilen.

Der var sjølvsgatt også ein del rør- og maskinarbeid.

"Brandal" var på mange måtar ei skute med mange nye og banebrytande ting. Styrehuset var til dømes bygt i aluminium, noko som var nytt den gongen. Elles var ho første skute med stålmast og tønne av aluminium med varme i botnen. Det var ei opa tønne. Det var visstnok Grepa i Ørsta som leverte varmeomnen. Desse aluminiumstønnene vart også ein eksportartikkel. Mange av kvalbåtane frå Sandefjord og Tønsberg fekk dei montert og brukte dei i Sørishavet. Det var Johannes Sundgot - kalla Bryggen - som bygde alle styrehus og tønner i aluminium ved Hatlø verksted. Der var sentralvarme i alle lugarane akterut og i rorhuset. Der var også klosett og dusjrom ombord. Skuta var også utstyrt med balanseror.

For å røyse den svære masta med tønna i toppen, måtte dei forhale skuta til Teigenebuda, der dei brukte vindene og taljar for å få den opp. Martinus Larsen spleisa wirane og staga som måtte til for å halde masta på plass.

Ferdig ombygd var skuta tidleg i mars 1947. Ho var 112,2 fot lang og 22,6 fot brei. Der var igjen kun eit eller to spant av den gamle skuta. Elles var alt nytt. Hovudmotoren, ein 375 hk Crossley, vart innmontert, den tok dei frå ein gamal engelsk minesveipar. Det var faktisk vanleg i denne tida å kjøpe inn utrangerte, engelske minesveiparar berre for å bruke hovudmotoren. For å få hovudmotoren ombord måtte skuta slepast til Flatholmen ved Ålesund. Der hadde Tafjord kraft ei svær kran som dei brukte til transformatortransport. Dei fleste verfta på Møre nytta seg av denne krana til tyngre løft. Slik var det også med "Brandal". Motoren vart sett ned i lasteromete og så vart den sliska att til maskinromet gjennom ei luke i skroget.

Farta var 9,5 knop lasta.

Arbeidstida var den gongen frå 0730 til 1700 med ein time middagstid. Det var mange som gjekk ut til verftet med middagsmat til sine. Laurdagane var arbeistida frå 0730 til 1300 med ei kort pause i mellomtida. Ferien var ei veke i året. Timeløna for ein fagmann var kr. 1,00 . I dag er ho om lag kr. 130,00. Under krigen var det om lag 50 tilsette ved Hatlø verksted. Hallvard Barstad var med å bygge om skuta, og han var også med på første turen i Vesterisen etterpå. På verftet tente han kr. 0,42 pr time.

I 1947 var første turen i Vesterisen etter forlenginga. Det vart ein kjempetur og då var "Brandal" siste skute som kom fram til isen og den første som kom heim. Frå bygdene våre var mellom andre desse med:

Skipper: Martinus Brandal frå Hareid.

1.skyttar: Sverre Moldskred frå Brandal

2.skyttar : Bernt Runne Brandal frå Brandal

Maskinist: Jon Røren frå Ulsteinvik

Assistent: Lidvard Røren frå Ulsteinvik

Smørjar: Steinar Hovlid frå Hareid

Stuert: Elias Urke frå Ulsteinvik

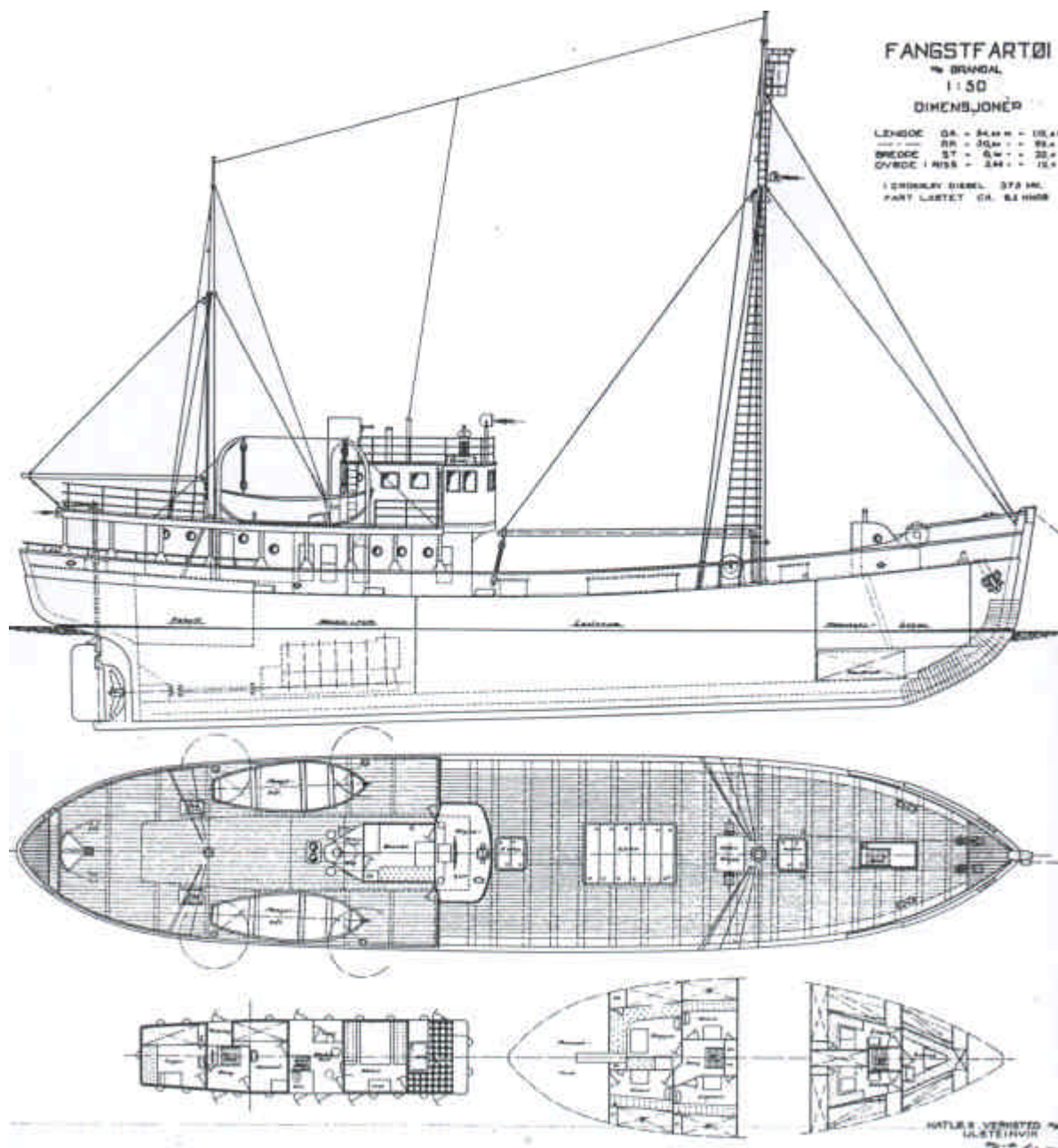
Fangstmenn: Hallvard Barstad frå Ulsteinvik

Odd Hatlemark frå Ulsteinvik

Asbjørn Saunes frå Ulsteinvik

Hallvor Bigseth frå Hareid  
Magnulf Bigseth frå Hareid  
Ottar Brandal frå Hareid.

Siste turen i isen for "Brandal" var i 1979. Skipper var Bjarne Liavåg frå Brandal. Då kom ho heim med assistanse og store lekkasjar i akterskipet. Ho vart kondemnert same året og søkt i Gangstøvika. Masta med tønne vart redda i land og står i dag ved skulen i Brandal.



Teikning av "Brandal" av Leif Hatlø datert 30/8-1946

Kjelder:

Samtalar med Andreas Sundgot, Jostein Hatlø, Norvald Eiken, Hallvard Barstad og Paulus Garshol; Vikebladet 13.3.1947.

## **Skipper Olaf Toresen Nedrelid og medisinkista til "Hird".**

Av Webjørn Landmark

Dette er historia om ein skipper og reiar og ei medisinkiste som dukka oppatt etter 78 år. Og det er historia om samanhengen mellom dei to.

Olaf Nedrelid, fødd i 1870, vaks opp på Nedrelid i Hjørungavåg. Der hadde han to samnamningar og Olaf tok dermed mellomnamnet Torsen. Etter som han vart ein kjent skipper vart nemninga på Olaf berre for "han Torsen". Han vaks opp i ei brytningstid i det yrket han hadde valt. Til den tid var det sunnmørsåttringen som var den vanlege fiskebåten, og seglskutene var den store draumen. Utviklinga for fiskebåtane var svær desse åra. Han Torsen byrja som fiskar på Nedrelid-åttringen, men han var ein av desse unge som fylgde interessert med på utviklinga med fiskebåtar. Han var overtydd om at åttringen ikkje hadde framtida for seg. Ute på bankane såg han etter kvart fleire av desse større, dekkka fiskefartøya, og skøyter med ei anna seglføring. Den smidige åttringen med råsegl var framleis lett å ro i vindstille, men det var eit slitsamt liv i storm og stille.



Han ville vere aktivt med i det nye som var kome, og han meldte seg på navigasjonsskule og fekk sertifikat for "føring av skip med uavgrensa storleik". I 1895 kjøpte han seg sin første båt som fekk namnet "Elida". Skal tru kva slags kjensler han hadde då han stolt svinga inn på Hjørungavågen som skipper på ny, eiga skute berre 25 år gamal.

Turane gikk til fiskefelta i Nordsjøen etter sild og makrell, og til Island etter sild og torsk. 1905 var på mange måtar eit dramatisk år. Så også for dei som låg på fiske ved Island. Mykje kuling og storm seinka heimturen, men dei kunne ikkje ligge der for lenge, dei sette kursen heim i sterk vind og stor sjø. Sjølve storstormen kom om ettermiddagen 14. september. Nord-Atlanteren såg ut som eit skummande landskap med rullande fjellryggar, som store knyttnevar som slo inn over båtane. Men "Elida" var ei god skute med ein dyktig skipper. Desse seglskutene hadde ikkje noko rorhus å krype inn i når det rasa som verst, så når havet velta seg inn over skuta som verst batt han Torsen seg fast i roret og kjempa mot havet i tre døgn. Tre andre skuter var i same farvatn på veg heim til Hareid. Det var "Heim", "Vonheim" og "Heimdal". Den siste klarte ikkje å ri av stormen, men vart igjen der ute i det frodande havet.

Denne storstormen hadde gitt han Torsen tankar om større båt. Mot slutten av 1905 selde han difor "Elida" og reiste til England på jakt etter ny og større båt. Med seg på denne turen hadde han Ludvik Rise. Han hadde vore mange år i Amerika og kunne prate flytande engelsk, og hadde sett og høyrte meir enn dei fleste i bygda. Dei kom over ei skute der borte, ei treskute med dampmaskin som bar namnet "Advance". Den låg ferdig utrusta for tur, men etter ein del forhandlingar fekk dei take over skuta.

Ved heimkomsten vart skuta omdøyppt til D/S "Dag" og vart isforsterka med tanke på fangst i isen. Med denne skuta gjorde han Torsen mange gode turar på ishavet og på fiskefelta.

Pål Lillenes eigde i 1915 ein tremastra skonnert som han nytta til kvalfangst. Han Torsen ville no ha ei større skute og reiste ut til Pål i Tjøråvågane for å gjere ein handel. Han hadde også planar for å bygge om skuta. Dette skulle gjerast på Stord, i Sagvåg. Skipperen på slepebåten som skulle take dei dit kom ut av kurs på Stadhavet i skodde og dårleg sikt. Han Torsen forstod at dette bar gale avstad og purra dottera Borghild og Svigerinna Augusta som

var med på turen. Desse sette han no til rors, sette sjølv lett båten på havet og rodde fram til slepebåten for å gi beskjed. Dei kom seg fram velberga denne gongen også.

Den nye båten til Torsen fikk namnet "Bos" og vart nytta til fraktefarty og oppkjøparfarty for fisk.

I 1918 var det igjen tid for han Torsen og skaffe seg ny båt. Han reiste til Gunvald Ottesen på Stord og fekk bygt D/S "Sæl" – M 35 HD. Maskinen var ei Brunholmen maskin på 135 ind.hk.

Denne skuta fekk ei dramatisk historie, og i 1923 må han Torsen selje partar i skuta då konkursen er nær. Elias Nørve, Elling Aarseth og Peder E. Aarseth kjem inn som partsreiarar, og skuta vert registrert med M 9 VD.

I september 1940 går skuta seg på ei mine. Frå sjøforklaringa kan vi lese;

Vi hadde ein tur til Namsos etter trelast til Ålesund. Skuta var maksimalt lasta på dekk og i gangane så berre babord utgang kunne nyttast. Om kvelden den 5. september kl. 20.15 var vi i trondheimsleia mellom Hemnskjel og Terningen fyr då det kom eit voldsamt brak. Eg svima vist av eit ble, men kom meg snart opp på dekk. Ør av eksplosjonen og sjokket var det langt frå lett og orientere seg, skuta stod no nesten rett ned med akterenden. Det var et under at ingen var skada eller hadde falle over bord. Formasta var splintra og blåst bakover båtdekk der livbåtane var snudde opp ned. Vinsjen var sameleis heilt borte. Alt såg temmeleg vonlaust ut i kveldsmørkret men trelasten heldt skuta flytande. Vi fann det tryggast og stå der på havaristen til evt. hjelp kom. Vi var berre fem mann på denne turen; Skipper Hans Rasmussen, stuert Olav Apelseth, Arnljot og Torsten Nedrelid, sistnemnde var son til han Torsen. Vi såg at der var eit fartøy i nærleiken og vona at hjelpa var nær. Vi viste ikkje at inne på Josteinøya hadde to ungdomar sett minesprenginga og sett ut færingen for å kome oss til hjelp. Vi var bra snare og entre færingen til desse to karane som hadde sprengrodd mot oss. Fartøyet vi hadde sett i nærleiken, og som vi venta hjelp av, var M/S "O.C." frå Oslo. Dei hadde observert kva som hadde skjedd og sette ut livbåt som kom roande mot oss. Ei røyst sa meg at vi skulle følgje færingen til land. Skipperen var litt usikker, men då eg var så bestemt gav han samtykke til det. Livbåten til M/S "O.C." vende tilbake og ein halvtime seinare såg vi stikkflammen frå mina som råka dei. Av mannskapet på sju vart berre to redda. Det vart eg som måtte ringe han Torsen og fortelje kva som hadde hendt, men han var berre glad for at folket var berga, forutan sonen Torstein var granneguten Arnljot.

Eit par år etter vart "Sæl" heva, reparert og ombygd. Statens krigsforsikring var då med og nye interesser kom med. Det var partsreiarlaget Veidemann, Vartdal der Per Kvien var primus motor. Han var også skipper på den ombygde båten som no fekk namnet "Veidemann". Skuta enda sine dagar i Vesterisen 27. mars 1951.

Han Torsen var ein mann med mange jarn i elden. På ein sørlandstur i 1916 kom han over eit engelsk lystfartøy, M/S "Stella Maris". Dette ei stasleg skute med blankpussa messing og polert mahogni. Dette kunne ikkje han Torsen motstå, så han kjøpte denne skuta som var til sals. Skuta strauk for fulle segl nordetter kysten, og svinga inn "vågen" for fulle segl. Folket i Hjørungavåg tenkte at dette var ein av dei engelske lordane som tidvis kom rekande for tidtrøyte. Men då skuta vel var ankra opp kom han Torsen til syne i trelappstøvlar og vanleg kvardagshabitt. Men "lorden i Torsengarden" let ikkje skuta berre ligge der. Ein søndag det var ungdomsstemne i Sykkylven baud han med alle som ville til å vere med "Stella Maris" på stemne.

I 1916 var han Torsen med å skipa Hjørungavåg Kullkompani AS. Dei fekk hit ein gjeng med svenskar som skulle bygge ut anlegget. Desse budde om bord i "Stella Maris" under byggetida. Han Torsen var også hamnelos, og tok seinare desse kolbåtane inn til lageret. Han Torsen fekk det travelt på kollageret. Han måtte ha folk der heile døgnet til å skipe ut kol.

Særleg hektisk var det i sildefiska. No fekk han lite tid til å bruke "Stella Maris", og han selde den difor til Ørsta Tønnefabrikk. Ei tid seinare vart den pårend i Vartdalsfjorden og sokk. To mann kom vekk.

Men alle desse båtane som hadde kome til no trengde også vedlikehald. Såleis var han Torsen med å skipa Hjørungavåg Verkstad AS i 1917.

Etter første verdskrig kom fiske og fangst næringa i vanskar, det vart nedgangstider. Han Torsen gjekk difor inn i handelsflåten og seila nokre år i Norsjø og Austersjø-fart. På slutten av første verdskrig var han med i eit partsreiarlag som kjøpte T/S "Trålfisk" i England. Denne vart etter kort tid seld vidare til Haugesund, under namnet D/S "Lyn".

Under første verdskrig fekk han også tid til å stå for ein fangstekspedisjon til Svalbard, i første rekkje for å fange kvitrev.

Då han hadde runda dei seksti, var framleis hugen etter sjølivet der, så i lag med et par andre karar var han med på å kjøpe ishavsskuta M/S "Helgehorn". No slo han seg til ro på land. Han hadde framleis det dagelege ansvaret på kollageret, og han hadde bygt seg to sjøhus i Hjørungavåg. I bygda var han Torsen kjend for å vere ein klok og framsynt mann med vilje og handlekraft. I 1942 vert han sjuk og døydde etter eit kort tids sjukeleie 72 år gamal.

### **"Hird"**

"Hird" var ein liten fiskebåt frå Mauseidvåg på 49 fot. Den hadde ein 40 hk. Bolinder motor. Det var seks karar som hadde gått saman om å kjøpe denne båten, og formålet var overvintring på Aust-Grønland. Dei seks karane var; August Hansen, Peder Sulebakk, Herman Andresen, Jørgen Furnes, Peder Røbekk og Jonas Karlsbakk. Dei hadde til saman gått inn med ein kapital på kr. 35.000,- til føremålet og satsa alt dei eigde på dette. "Hird" var ein liten båt, og var nok ikkje i alt for god stand.

13. juli 1927 legg båten til kai i Ålesund for å få om bord det siste nødvendige utstyr før ekspedisjonen kunne gå ut. Dei var søkklasta med utstyr, dekket låg helt i vatn, og dei hadde med materialar til å bygge to fangsthytter.

Medan dei låg i Ålesund kom skipskontrollen og politi på kaia. Dei hadde fatta interesse for denne skrale båten som låg der søkklasta. Skipskontrollen kravde til slutt at skuta måtte lossast og settast på slipp for nærare kontroll. Dette likte ikkje karane, skuta var skral, og dei rekna ikkje med at den ville stå for ein kontroll. Skipskontrollen tok så med seg medisinkista på land for å hindre at karane på "Hird" skulle stikke til havs. Det vart også sett sivil politivakt på kaia. Men karane på "Hird" kunne ikkje gi seg no! Dei hadde satsa alt dei eigde på denne ekspedisjonen, eventyrlysta var også stor og dei hadde heller ikkje midlar til ei slippsetting. Ikkje hadde dei tid heller, sommaren er kort på Aust-Grønland og dei måtte kome seg gjennom isen før det var for seint. Karane diskuterte saka og vart samde om at dei ville gå uansett, løyve eller ikkje.

I løynd går mannskapet ein etter ein rundt på apoteka i Ålesund og får kjøpe det mest nødvendige til ei ny medisinkiste. I ly av det vesle nattemørke som er passar dei på når politivakta tek ein runde på kaiene, dei kastar laust og går for full maskin ut av hamna i Ålesund ved midnattstider.

Jonas Karlsbakk førte dagbok frå turen og på første side kan vi lese;

*Med M/S "Hird" av Mauseidvåg går vi i dag den 13de juli kl. 12 natt fra Ålesund til Grønland for vintring. "... torsdag 14de 1927. Loggen settes og kl. er 6fm. Vi er nu i vårt element og humøret står bra trods den lange turs foreståen og jeg hører der lyder sang fra lugaren;*

"Farvel O moder Noreg nu reiser jeg fra dig, hav tak fordi du kaver og har opfostret mig. Du blev for knap med kosten imot din fiskerflokk, du finner oss på Grønland, der får vi mer enn nok".

I siste linje i dette verset kan vi kanskje også finne ein av grunnane til at dei var så ivrige etter å kome seg til havs?

Det gjekk bra med dei over havet og den 25. juli kjem dei under land ved Kap Mary. Vesle "Hird" var ikkje noko ishavsskute så det var nok av spaning då dei skulle forsere isbelte inn til land. Det var 17 år sidan ein sunnmørsekspedisjon hadde overvintra i området her. Då var det Webjørn Landmark d.e. med "7de Juni" ekspedisjonen. Dei finn fort denne fangststasjonen frå 1909-10 der skuta hadde ligge i vinteropplag ved Germania Havn. "Hird" måtte også finne seg ei vinterhamn før isen la seg. Meininga deira var at dei skulle gå til Sabineøya for å finne vinterhamn til "Hird".

På Sabine finn dei eit dansk hus som dei bestemmer seg for å bruke inntil vidare.



*Jørgen Furnes med ein stivfrosen isbjørn framfor hovudstasjonen.*

Men den 28. juli får dei tilfeldig besøk på "Fangstmand" som er på kvalrossfangst i området, og der om bord var det tilfeldigvis Webjørn Landmark som overvintra der for 17 år sidan, som var skipper denne turen. Som 1. skyttar var Sverre Nybø Bigset med. Landmark frå rår dei til å ta i bruk danskehytta då dei kan risikere trøbbel frå danskane.

"Hird" karane følgjer rådet og bestemmer seg for å gå til Kapp Herschell og setje opp hus der på syd kysten av Wollaston Forland. i staden. Seinare reiser dei tilbake til Claveringsøya og set opp hus der også. Dei fordelar seg med tre mann på kvar stasjon.

Etter å ha ført i land alt utstyret frå "Hird" legg dei båten i hamn på nordvestsida av Finchøya. Dei fortøyer godt med to anker og fleire vaierar, tek ned all laus rigg og gjer skuta klar til vinteropplag. 16. august kjem dei første kuldegradene og dei ventar på at skuta skal fryse inne.

Men så, i slutten av august, kjem eit forrykande uver med sterk storm som heldt på å skylje fangststasjonen på Claveringsøya på sjøen. Då stormen hadde løya og dei skulle inspisere "Hird" var det eit trist syn som møtte dei. Skuta hadde slite seg i uveret, og drive på land og havarert. Heile skutesida var slegen inn og det var uråd og reparere. Skuta sokk seinare her.



Karane frå "Hird" ekspedisjonen gjorde ein god fangst. Sjølv om dei miste skuta, som ikkje var forsikra, hadde dei eit bra overskot etter turen. Dei hadde 348 dyr, forutan levande ungar av bjørn og moskus. Hadde dei hatt mange rare opplevingar desse to åra, så vart det ikkje betre no når dei skulle ha desse levende moskuskalvane om bord i "Veslekari". Ein av karane hadde ein hard tårn når han tok band på ein moskuskalv og ville leie den ned til skuta. Eit stykke var det kalven som drog mannen, og eit stykke måtte mannen drage kalven. Komne ned til strandkanten kom brått fem polarulv settandes mot dei, og i forskrekkelsen slepte mannen bandet i kalven. Men denne kalven føretrakk nok mannen fram for ulven, så moskuskalven søkte beskyttelse mellom beina på mannen. Mannen hadde ikkje våpen på seg, så det såg dramatisk ut ei stund. Men så gav han seg til å kaste stein etter ulveflokket og klarte å skremme dei vekk.

Bruttoresultatet etter dei to åra var på kr. 60.000,- Skuta som gjekk tapt, og ikkje var forsikra, hadde kosta dei 20.000,- Resten av utrustninga hadde kosta dei om lag 15.000,- Nettoen etter dei to åra var såleis kring 25.000,- Dette eit brukandes resultat når vi veit at ei årsinntekt til ein fiskar låg på mellom 1200 – 1600,- kr. Dei kom heim med "Veslekari" i 1929, bortsett få August Hansen som fann seg skyss heim med ein annan farkost i 1928.

Framleis kan ein sjå vrakrestane av "Hird" der den sokk i 1927. I 1990 fann "Havella" ekspedisjonen restane på 3-4 meters djupne, seinare i 2003 var Svein Torske med "Polar Star" til same området og fotograferte vraket. Jonas Karlsbakk var bestefar til Torske.

Men så var det skipper Olaf Toresen Nedrelid og medisinkista til "Hird". Denne medisinkista som skipskontrollen hadde teke beslag i så ikkje "Hird" skulle kunne stikke til havs. Ein skulle tru at etter alle desse åra så var den tapt for alltid.

Men så, i januar 2005 får Ishavsmuseet ein førespurnad frå Henry Skeide på Hjørungavåg med spørsmål om museet kunne vere interesserte i ei medisinkista han hadde hand om. Eva, kona til Henry, er barnebarnet til han Torsen, og dei har teke over den garden han hadde, og bor der. Sidan medisinkista var intakt med alt utstyr var dette av interesse for oss.

Når vi så igjen har kontakt med Skeide for å avtale å få denne kista, kan han fortelje at det på loket i kista står skrive "Hird"!! Kan det verkeleg vere sant? Kan dette verkeleg vere denne medisinkista frå "Hird" som vi har høyrte så mykje om og som skipskontrollen tok på land i 1927? I så fall ville det vere ein unik gjenstand vi hadde fått hand om. Jau, det stemmer. På loket i kista står det verkeleg "Hird". Forklaringa må vere at skipper Torsen har kome over denne kista med skipskontrollen i Ålesund, og fått overtatt den til ein av båtane han disponerte.

Stor takk til Eva og Henry Skeide for denne unike gåva til museet. Til sommaren vil ein finne denne kista, og historia rundt den, i utstillingane på Ishavsmuseet.

Kjelder for den som vil lese meir:

*Ishavsmuseets arkiv.*

*Hareid Historielag årsskrift 1980.*

*Ishavsliv, Frode Rogne 1981.*

*Nordøst-Grønland 1908-60, Peter Schmidt Mikkelsen, dansk polarcenter 1994.*

*Dagboksnotat frå Henrik Landmark, "Havella" ekspedisjonen 1990.*



"Fangstmand" for full stim på kvalrossfangst 1927.

## Første tur på selfangst for "Minna" i 1961

Av Ole Christen Røren

"Minna" var ein Nova Scotia-skonnert bygd i 1937 i Lunenburg, Nova Scotia, i Canada. Og skuta kom til Norge sommaren 1945. Minna vart brukt som fraktfartøy på kysten og vart også rigga som snurpar. Men mest kjend er vel skuta som ekspedisjonsfartøy på Svalbard der ho starta sommaren 1946. "Minna" gjorde sin siste Svalbard-tur til Ny Ålesund i juni 1960, få dagar før ho sette kurs tilbake til Canada. "Minna" var gjennom fleire store ombyggingar på 50-talet; forlenging, to motorskifte og nytt styrehus. Og i Tomrefjord i mars/april 1960 vart det lagt på ishud av grenhart og jarnklavar i baugen. Det blei og montert winch for tråling.

Søndag 19. juni 1960 forlet "Minna" Brandal med kurs vestover, til nye utfordringar. Skuta ankom Halifax, Nova Scotia, 4. juli kl.2100 og allereie 5. juli kl.0300 var ho i charter for Mobil Oil of Canada som seismikkfartøy ved Sable Island i lag med ein annan Karlsen-båt, nemleg "Titus". "Titus" slepte kabelen og "Minna" kom etter og slepte dynamitten.

Under eit verkstadsopphald i Lunenburg i oktober 1960 blei det montert ny rigg og topptønne. Dette var nødvendig for ishavstur. Så 1. mars 1961 bar det i veg til fangstfeltet i Gulfen. Dei heldt følgje med kompanibåten "Beater" der Laurits Brandal (Smotte Lall) var skipper. Det var vanskelege forhold dette året og mykje dårlig vêr og "Beater" fekk rorskade allereie 3. mars. Og "Minna" tok dei på slep for å gå inn til Channel-Port aux Basques på Newfoundland. I det

pjuskete været stubba dei sleparen tre gonger og då rigga dei til 30 famner med ankerkjetting og trålwaier og dette heldt. Den 4. mars i middagstida var dei komne oppunder land og sleparen skulle takast inn, det var myke sjø og slingring. Ei kasteblokk vart lagd rundt masta nede på dekket og dei heiv inn sleparen slik at berre kjettingen var att.



*Vips så låg masta til "Minna" i tre deler på dekk*

Då fekk dei ein sjø som

"Beater" jaga på og kjettingen blei stramma. Og vips der låg masta til "Minna" i tre deler på dekket. Til alt hell var der ingen som blei skada. Dei kom inn til Channel-Port aux Basques på ettermiddagen.

Søndag 5. mars fekk dei tak i ein telefonstolpe som var 40 fot og ved hjelp av kran fekk dei rigga denne opp og montert tønna, og måndag ettermiddag var dei klar igjen. Dei blei imidlertid liggande til "Beater" var ferdig reparert, og de gikk begge ut på feltet igjen tysdag 7. mars om kvelden. Det var imidlertid dårlege forhold dette året og dei blei liggande mykje faste, og isbrytaren "Labrador" var fleire gonger og tok båtane lause. Den 12. april var det slutt på provianten ombord i "Minna". Og 13. april gjekk 16 mann frå "Minna" fire mil til

dei kom om bord i "Polarstar" der dei fekk proviant for ca åtte dagar. Alle skutene låg no fastfrosne, og der var anmoda om isbrytarhjelp. Den 19. april måtte dei på "Minna" sende i land ein sjuk mann med helikopter. Og med dette helikopteret fekk dei også meir proviant ut. Den 25. april vart dei tatt laus av isbrytaren "Labrador". Den 27. april var dei aust av Magelin Island i Gulfen. Og var der inn til Entri Harbour med en sjuk mann, samtidig som dei provianterte og tok med proviant til "Beater" og "North Star". Fangsts sesongen var over 5. mai og "Minna" var tilbake i New Harbour 7. mai. Den første ishavssturen vart ikkje den store suksessen. Det blei lossa 650 dyr, det var fin kvalitet på skinna står det å lese.

Den provisoriske masta vart imidlertid ståande til ut i juli då det blei montert ny stålmast i Dartmouth, Nova Scotia. Byen ligg med bru forbindelse til Halifax. Sesongen 1962 vart langt betre med 2425 dyr, men det er ei anna historie.

---

## **Vesterisen 1951.**

**Av Helge Ødegård**

1951 var eit godt fangstår for dei fleste skutene i Vesterisen. Vi kom i fangst tidleg i sesongen i eit stort klappmysskast. Isen var ideell for fangsting. Litt hard for skuta å kome fram men fint for fangstfolka å gå på isen. Skipperen sende begge skyttarane på isen, dei skulle skyte dei vaksne dyra. Dei skulle også passe på så vi fekk ei så brei "reim" som råd var. Når ei skute har markert "reima" med døde dyr var det dårleg folkeskikk å gå innom den markerte reima å fangste. Ein lur skipper går helst litt langt forbi, det vil hefte den skuta som blir avskjert. Dei må først få om bord den fangsten som ligg på isen før den evt vil gå lenger.

"Sjannøy" hadde kraftig maskin og flinke fangstfolk, vi fekk behalde den reima vi starta på heile dagen. Det vart ein travel dag og dei fleste fangstfolka var på isen og flådde. Men nokre var sjølvsgatt om bord og vinsja om bord skinna. Vi hadde ein mann i vinsjen og to mann som sprang på isen for å huke på skinna. Maskinfolka og byssefolk hjelpte til når dei hadde høve. Det var moro å sjå dungen med skinn vekse på dekk. Første dagen i fangst fekk vi over 1100 dyr før mørkret kom. Då mørkret kom måtte vi stoppe fangstinga, men då var det også 1100 skinn som måtte spylast og stellast for så å tømme spekk tankane for olje og reingjere desse. Etter vi var ferdige med dette var det ikkje mange timane vi rakk med søvnn før det lysna av dag igjen og det var klart til ny dyst. Vi låg i trygg og god is, så alle utanom maskinassistenten, som var eg, fekk fri. Eg gjekk vakt frå kl. 00 – 06, så det vart min jobb og lage frukost og få fangstfolka ut av søvnen. Det var ikkje alle som var lette og få ut av køya, mange sov tungt. Men ein sterk kaffi, frukost med fleire steikte egg og bacon fekk liv i folket. Det tok nok litt tid før kroppen mjukna til. Første fangstdag hadde tappa kreftene til dei fleste. Denne dagen hadde vi også ein god dag, men den 3. dagen slakka fangsten av, men då hadde vi til saman over 3000 dyr. Vi var nok den skuta som tok mest dyr i dette klappmysskastet i Vesterisen 1951.

Skipperen fekk ordre om å avbryte fangsten og kome heim. No ville reiaren sende skuta på ny tur. Ein av dagane vi var i fangst forliste "Veidemann". Dei fekk ein isfot i propellen så skuta vart så lekk at dei måtte forlate den. Vi tok mannskapet frå "Veidemann" om bord. Ishavspresten Norderval var også der, så han kom også om bord til oss. På heimturen hadde vi dobbelt mannskap, så køyene var opptekne heile turen.

Vi var første skute til Ålesund dette året. Fint og kome heim med full fangst etter berre tre veker. Eg har aldri tent så mykje pengar på så kort tid, verken før eller seinare. Dette er ein av dei turane eg hugsar best.

# B

PORTO  
BETALT  
P.P  
AVTALE  
617108/7

## Helsing til Isflaket.

Vi har for lengst kome inn i eit nytt år, og det første Isflaket av året ligg føre.

Det er alltid med spenning og glede vi som ikkje er i redaksjonen, samlast for å binde saman neste nummer av Isflaket. I dette bladet annonserer Ishavsmuseets Venner årsmøte, og det er tid for å gjere opp status for året som gjekk, sjølv om ei fullstendig årsmelding enno ikkje er klar.

I 2004 har vi avvikla den tradisjonelle grillfesten, ved museet, i august, og ei ”syng med oss tilstelling”, i november, saman med Brandalskoret. Begge tilstellingane var ein suksess, sjølv om vi kunne ynskje oss meir frammøte til grillfesten.

I år har vi planar om å gjere endringar på denne tilstellinga., noko vi vonar publikum vil ta vel imot. Medlemstalet har auka med vel 20 %, noko vi sjølvsagt er svært glade for.

Ein annan ting det er grunn til å takke for er dei forskjellige sponsorane som støttar kvar utgiving av Isflaket. Tusen takk!

Ishavsmuseets Venner har eit godt styre, som er innstilte på å bruke tid og krefter på foreininga. Dette er sjølvsagt underteikna svært glad for.

I år vonar museet å få på plass både Ishavskjerringa, Polaristønna og første steg i bygging av eit vern over Aarvak. Slik sett står vi på terskelen til eit merkeår i Ishavsmuseet si korte historie i dei nye flotte lokala.

Med dette takkar eg for meg i denne omgang, med ynskje om ein fantastisk vår.

Brandal 22.02.05  
Johan Ole

---

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

The logo for Vital Base, featuring the words "VITAL BASE" in a bold, white, sans-serif font on a dark blue background. A registered trademark symbol (®) is located at the top right of the word "BASE".