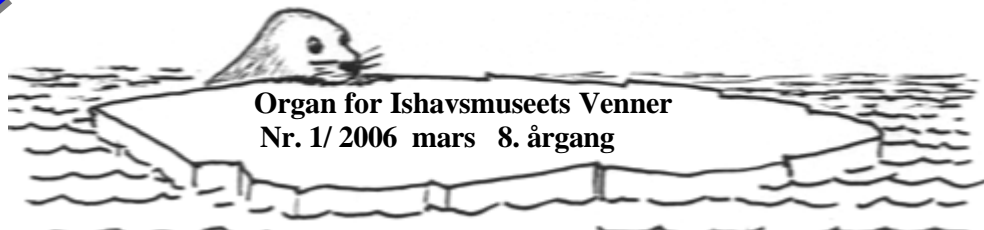


# ISFLAKET



## Gode lesar!

I dette bladet har vi inga einsarta, gjennomført språkform. Vi brukar nynorsk, bokmål og riksmål; både i alderdommeleg og moderne form. Det betyr ikkje at vi ikkje tenkjer språk. Vi prøver å stramme opp språket og rette oss etter visse allmenne språkreglar. Det hender vi normaliserer forsiktig. Men det vert feil om vi til dømes heilt ut moderniserte språket i ein artikkel eller ei sjøforklaring som var skrivne for mange tiår sidan. Då miste vi noko som vi vil halde på; tidskoloritten.

I dette nummeret har vi med nytt og gammalt i ei god blanding. Vi vonar det fell i smak. Vi har eit visst fokus på Aust-Grønland; den store, isdekte øya i Arktis, som lenge enno vil fascinere folk som er bitne av polarbasillen.

I spalten «Frå bokhylla» skriv Jostein Hovland om boka «Vi flyver over Eirik Raudes land» som kom ut i 1932. Boka handlar om den første norske ekspedisjonen som flyfotograferte Aust-Grønland. Ho er skriven av Odd Arnesen. Magnus Sefland fortel om telegrafist Odd Raftevold frå Hornindal som overvintra i Myggbukta på Nordaust-Grønland 1957-58.

Mange vil framleis hugse ishavspioneren Ole S. Brandal – eller Hau-Ole som han vart kalla etter lokal namneskikk. Til spalten «Frå arkivet» har vi leitt fram eit intervju som Arne Grimstad hadde med han i 1948.

Det hender vi kjenner på at bladet er for lite oppteke av andre ishavsbygder på Sunnmøre. Det kan fort bli mykje Brandal og resten av Hareidlandet. Men både Vartdal, Tjørvåg og Remøya hadde skuter i isen. Vi arbeider med å bøte på denne mangelen. Og denne gongen har vi i serien «Skuter som forliste» med utdrag frå sjøforklaringa etter «Enos» frå Tjørvåg sitt forlis i Vestisen i 1931.

Vi har med siste nytt om korleis det går med vernebygget over «Aarvak». Den gode historia har vi også plass til.

Vi som arbeider med Isflaket ynskjer God påske!

Brandal 14. mars 2006 Finn Sindre Eliassen, redaktør.

Styret i Ishavsmuseets Venner:

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

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

## Kronerulling til vernehus.

Forarbeidet med vernehus over Aarvak er snart gjort, og er i disse dagar ute på tilbod. Vona er å få sett i gang byggearbeidet på forsommaren. For å klare siste del av finansieringa av dette flotte og viktige bygget, treng vi hjelp av alle gode museumsvener, og byd inn til eit felles løft i form av ei kronerulling. Første bydarane er no ute. Skulle du ikkje verte utboden, men har lyst å gi ei gåve til prosjektet, er det berre å ta kontakt på museet.



---

## Minneord

Ishavsveteranen Sigmund Bøe døydde 21. januar i år i heimen sin i Gursken i Sande kommune. Han var fødd 26. september 1916. Han dreiv fiske dei første åra. Deretter vart det ishavet. Sin første tur på ishavet fekk han med "Aarvak" i 1936. Han var med "Vesterhavet" dei to neste åra. I 1939 var han med "Arktos" i den dramatiske overfarten til Newfoundland. Han var og med "Arktos" i 1940, då Norge kom med i krigen. Han vart krigsseglar og var med fleire båtar i dei fem krigsåra. Han gjekk styrmannsskule i Brooklyn i 1942.

Etter krigen vart Bøe selfangar att. Først tilbake på "Polarbjørn". Han vart skyttar og seinare skipper. Først på "Polarstar", men då reiarlaget Martin Karlsen bygde den store og moderne skuta "Polarhav", var Bøe oppsynsmann i byggetida og seinare skipper der i mange år. Han førte skuta på selfangst og på mange ekspedisjonsturer i Arktis og Antarktis. Sigmund Bøe var ikkje avhengig av kapteinsuniformen for å vinne respekt om bord. Uniformen fekk henge i skapet. Antrekket var golfjakke og alpehue. Han var ein av mannskapet.

I åra som pensjonist skreiv Bøe tre interessante bøker. I 1990 gav han ut "På gyngande grunn" (Ishavsmuseet). I 1998 kom "På heimleg grunn" (Eige forlag/Gursken kulturlag). I 2003 skreiv han "På minnegrunn – minner frå eit polarliv" (Ishavsmuseet).

Her på Ishavsmuseet stilte han også gjerne opp som omvisar, og på sin lune og kunnskapsrike måte fortalde han tilhøyrarane om samlingane og livet på ishavet.

Vi lyser fred over Sigmund Bøe sitt minne.

Red.

### Årsmøte

Ishavsmuseets venner byd inn til årsmøte  
på Ishavsmuseet tysdag 28. mars kl. 19.00

Vanlege årsmøtesaker, valg.  
Lett underhaldning.

## Eit år som telegrafist på Nordaust-Grønland. Odd Raftevold si overvintring i Myggbukta 1957-58

Av Magnus Sefland

### "Raftevold, (fornavn ukendt)"

Til å patruljere det mykje godt folketome Aust-Grønland har dei danske styresmaktene hundesledepatruljen Sirius. Slededpatruljen vart oppretta under den kalde krigen tidleg på 1950-talet og bygde på røymsler frå patruljering i området under andre verdskrig. Namnet Sirius fekk slededpatruljen etter den klåraste stjerna i stjernebiletet Store Hund.

Ein av dei som har gjort teneste i Sirius er Peter Schmidt Mikkelsen. Med utgangspunkt i sine eigne røymsler frå Aust-Grønland har han samla stoff til boka *Nordøstgrønland 1908-60. Fangsmandsperioden*. Det er ei omfattande og grundig bok om aktiviteten i området i den aktuelle perioden. Boka handlar også om den norske aktiviteten i området. Den strekte seg over heile perioden frå 1908 til 1959. Under arbeidet med boka besøkte Mikkelsen også Brandal og snakka med Henrik Landmark.

Mikkelsen har i boka ei mengd detaljerte opplysningar, blant anna fyldige namnelister også over dei som gjorde teneste på dei norske stasjonane i området. Men for nokre ganske få personar manglar Mikkelsen dei fullstendige namna. Ein av desse er Odd Raftevold frå Hornindal. Der han er omtala, er han nemnd som "Raftevold, (fornavn ukendt)". Ein nærare prat med Odd Raftevold danna grunnlag for framstillinga som følgjer her.

### Utdanning og fartstid til sjøs

Odd Raftevold vart fødd i Hornindal i 1935. Ved avtening av militærtjenesta gjekk han befalsskule og radioskule på Jørstadmoen ved Lillehammer. Med det var han utdanna telegrafist. Han reiste til sjøs i utanriksfart som telegrafist på ein tankbåt. Båten var ein spesialtankar som var bygd for frakt av ei rekkje ulike kjemikalier. Fartsområdet var det nordlege Atlanterhavet mellom Europa og Nord-Amerika. Båten gjorde også nokre avstikkarar til Karibien og Mellom-Amerika, blant anna Aruba, Jamaica og Honduras. I Europa var båten også einskilte turar til aust-europeiske hamner.

I stillinga som radiotelegrafist var Odd Raftevold sekretær for kapteinen og fekk ein sentral posisjon om bord. Det gav god innsikt i drifta av eit tankskip.

### Leiting etter nytt arbeid

Etter eit par år om bord i tankbåten ville Raftevold samle røymsler frå andre fartsområde. Derfor mønstra han av tankbåten og tok sikte på å byte båt.

På leiting etter telegrafisthyre fann Raftevold utlysing av ledig stilling som radiotelegrafist ved Myggbukta meteorologiske stasjon og radio på Nordaust-Grønland. Raftevold leverte ein søknad på stillinga på vårparten i 1957. Han sende søknaden litt på slump og utan særleg håp om å få stillinga. Men etter ei tid fekk han brev om at han var tilsett i stillinga - utan noka form for jobbintervju eller testing. Det var heller uventa at han skulle få stillinga. Og det var endå meir uventa at han skulle få stillinga utan noka form for samtale eller prøving av om han var mentalt robust nok til å tole den langvarige isolasjonen som stillinga ville



Odd Raftevold ved radioen i Myggbukta.

føre med seg. I samband med tilsetjinga var han heller ikkje på nokon måte i kontakt med telegrafisten som han skulle tilbringe den komande vinteren saman med. Akkurat det var lettare å forstå. Mannen det gjaldt, telegrafist Knut Ødegaard, var allereie på plass på Nordaust-Grønland. Han hadde allereie vore der i fleire år og kunne sommaren 1957 berre kontaktast over telegrafi.

Raftevold vart tilsett i fulltidsstilling og skulle få løn i samsvar med det. Det var ikkje meininga at telegrafistane skulle trenge å supplere løna med inntekter frå fangst for eiga rekning for å få ei skikkeleg samla inntekt.

### **Overseglinga til Nordaust-Grønland**

Norsk Polarinstitutt sende kvar sommar ein avløyings ekspedisjon til Nordaust-Grønland for å skifte folk på dei norske stasjonane og forsyne stasjonane med alt som trongst for ei overvintring.

Norsk Polarinstitutt eigde kvart år ei ishavsskute til desse oppdraga. Andre interessentar kunne leige seg inn i desse ekspedisjonane, alt etter korleis det høvde med plass om bord. I 1950-åra var det til vanleg tre nokså faste interessentar på desse årlege ekspedisjonane: Norsk Polarinstitutt, Arktisk Næringsdrift A/S og fangstreiar Hermann Andresen sine private fangstekspedisjonar.

I 1950-åra var ishavsskuta *Polarbjørn* (nr 2) av Brandal brukt som ekspedisjonsfartøy på avløyingssturane. Det var tilfelle også sommaren 1957, då Raftevold drog til Nordaust-Grønland. Skipper på *Polarbjørn* på den turen var Bernt A. Brandal, styrmann var Arthur Myklebust og maskinsjef var John Storøy. Skipper Martin Pedersen var med som islos. Dei deltakande interessentane var dei tre som er nemnde ovanfor. John Giæver, kjend fangstmann, polarforskar og forfattar, var ekspedisjonsleiar for Norsk Polarinstitutt og Arktisk Næringsdrift A/S, og Hermann Andresen var med som ekspedisjonsleiar for sine folk. Både Giæver og Andresen hadde røymsler frå Nordaust-Grønland som strekte seg heilt tilbake til 1920-åra. Elles hadde *Polarbjørn* med sokneprest Monrad Norderval frå Ålesund - "ishavspresten" - som passasjer.

Dette galleriet av profilerte personar var det Odd Raftevold møtte då han på ettersommaren 1957 gjekk om bord i *Polarbjørn* i Ålesund. På avløyingssturane var skutene alltid inn om Jan Mayen både på utreise og heimtur for å levere og hente post. *Polarbjørn* fekk ei grei oversegling i roleg ver. Elles var Odd Raftevold på den tid allereie ein røynd sjømann som tolte sjøgang.

Raftevold og dei andre hadde rikeleg med underhaldning på overseglinga. Giæver, Andresen og Norderval var alle uvanleg ordhage menn, i både alvor og skjemt. Raftevold framheva at ikkje minst Norderval var ein fin kar å ha med på ein slik tur. Giæver og Norderval dreiv stadig ei venskapeleg verbal mannjamning. For Raftevold, som var nybegynnar på Nordaust-Grønland, var der både interessant og nyttig informasjon å snappe opp frå veteranane.

### **Gjennom isbaksen til landstiging**

Eit stykke nord for Jan Mayen kom *Polarbjørn* inn i drivisen. Skuta måtte til å bauge seg fram gjennom pakkisen. Når skuta ikkje kom seg fram med det, brukte dei dynamitt.

Medan *Polarbjørn* arbeidde seg fram gjennom isen, fekk dei ved skuta besøk av ein isbjørn. Dette var før isbjørnen vart freda. Hermann Andresen sin ekspedisjon var på veg til Nordaust-Grønland for å drive kommersiell fangst. Andresen sjølv nytta høvet til å skyte og flå bjørnen. Det heile bar preg av at dette hadde Andresen gjort mange gonger før. Raftevold skulle overvintre, og sjølv om han ikkje skulle drive fangst, kunne han bli nøydd til å skyte bjørn i sjølvforsvar. For Raftevold var dette ei nyttig oppvisning i korleis ein skulle skyte og flå isbjørn.

*Polarbjørn* kom inn til kysten av Nordaust-Grønland ved fangststasjonen Kap Herschell,

som ligg om lag ved 74 grader nord, eit stykke nord for Myggbukta. Skuta var inn om fleire fangststasjonar før ho kom til Myggbukta. Etter besøket i Myggbukta gjekk *Polarbjørn* vidare til fangststasjonar lengre sør. I Myggbukta steig Raftevold i land. Der vart han motteken av telegrafist Knut Ødegaard, som han skulle bu og arbeide saman med gjennom ein heil vinter. Dei møttest første gong der, utan å ha hatt noka form for kontakt tidlegare. Knut Ødegaard var frå Østfold og var i 1957/58 i slutten av trettiåra. Også Ødegaard var utdanna frå radioskulen på Jørstadmoen. Han kom til Myggbukta som telegrafist i 1955 og hadde allereie tilbrakt to vintrar der saman med andre telegrafistar. Spannet Ødegaard/Raftevold vart altså samansett av ein veteran og ein fersking. Det var klart kven av dei som var sjef.

### ***Polarbjørn*-forliset**

Etter at Raftevold hadde installert seg i Myggbukta, gjekk det ikkje lenge før dei to på stasjonen fekk ekstraordinær radiotrafikk å ta seg av. *Polarbjørn* hadde gjennomført besøk på alle stasjonane som stod på seglingsplanen. På veg ut gjennom pakkisen for å gå tilbake til Norge gjekk *Polarbjørn* seg fast i isen. Vind og straum gjorde at to store isflak sette saman, og *Polarbjørn* kom i ei lei klemme. Mannskapet kjempa i fleire døgn for å få skuta laus. Men innsatsen viste seg å vere til fånyttes. Ispresset vart så kraftig at skuta fekk store skader i skroget. Spant og dekkshjelkar knakk, og skuta fekk så store lekkasjar at ho i realiteten måtte reknast som tapt. Den staute skuta vart forvandla til eit vrak som hang på isen og som ville søkke så snart isklemma opna seg. Skipperen og ekspedisjonsleiarane innsåg at skuta ikkje kunne reddast og sende ut naudsignal. Alle om bord tok med seg klede og proviant og gjekk ut på isen. Då isgrepet losna, forsvann vraket av *Polarbjørn* i djupet på kort tid.

Forliset utløyste ein omfattande bergingsaksjon. Det vart amerikanarane på Grønland som trødde til. Frå den amerikanske basen i Thule heilt nordvest på Grønland kom eit stort transportfly med eit mindre helikopter i lasterommet til den danske flyplassen i Mestersvig. Der vart helikopteret lasta ut og gjort operativt. Helikopteret flaug ut på isen og henta folka frå *Polarbjørn*. I Mestersvig vart det ordna med transport for *Polarbjørn*-folka til Island og vidare heim til Norge.

I samband med forliset formidla Ødegaard og Raftevold i Myggbukta avgjerande radiotrafikk begge vegar mellom *Polarbjørn* og Jan Mayen. Situasjonen som førte til forliset utvikla seg over fleire døgn. Dei to i Myggbukta sat kontinuerleg vakt ved radioen i den tida. Frå sin plass ved radioapparata i Myggbukta opplevde Raftevold situasjonen som klart dramatisk.



*Polarbjørn* er knust og heng på isen.  
Foto: John Gæver jr.



*Helikopteret er kome for å ta opp mannskapet.*

## **Radioutstyret og tenesta som telegrafist**

I den daglege tenesta på stasjonen i Myggbukta vart det teke meteorologiske observasjonar kvar tredje time. Observasjonane vart telegraferte til Jan Mayen, som telegraferte dei vidare. Radioutstyret som i 1950-åra var i Myggbukta hadde avgrensa rekkevidd. Sendaren nådde til Jan Mayen, men heller ikkje særleg lengre. Derfor kunne ikkje observasjonar telegraferast direkte til Norge. Når veret var dårleg, var det av og til full blackout på radioen, slik at ingen meldingar nådde fram til Jan Mayen. Då hadde dei to i Myggbukta heller ikkje høve til å slå alarm, om det oppstod situasjonar som var kritiske for dei sjølve. Derimot hadde dei bra høve til å høyre radiosendingar frå NRK. Dei fekk inn sendingane over mellombølgjesendaren på Vigra på ein vanleg Sølvsuper.

Raftevold samanlikna radioutstyret i Myggbukta med utstyret som han hadde hatt til disposisjon om bord i tankbåten som han segla med før overvintringa i Myggbukta. Etter den samanlikninga var utstyret i Myggbukta umoderne for si tid. Med nye arbeidsmetodar vart vervarslinga mindre avhengig av observasjonar frå ein del av ishavsstasjonane. Stasjonen i Myggbukta var av den grunn i ein avviklingsfase. Det var ikkje aktuelt å koste nytt utstyr til stasjonen. Vervarslinga heldt stasjonen i gang så lenge det gav meining med det utstyret som allereie var på plass. Stasjonen vart lagd ned berre eit år etter at Raftevold gjorde teneste der. Straum til drift av stasjonen vart produsert av eit dieselaggregat. Aggregatet vart til vanleg starta ein gong i veka for å ladde opp ein serie bilbatteri som normalt heldt på nok straum til å drive stasjonen ei veke. For å spare batteria brukte dei oljelampar til lys ein del av tida.

Dei to telegrafistane gjekk etter ein vaktplan der kvar av dei hadde vakt ei veke og ei veke fri. Det vart mykje fritid i samla bolkar. Med omsyn til å fylle fritida hadde dei ikkje så mange val. Det dei kunne gjere i fritida var nokså einseitig retta mot jakt, fiske og friluftsliv. I mørketida og når veret var dårleg var der ikkje så mykje å gjere utan om lesing, kortspeling, radiolytting og liknande.

## **Kontakt med andre stasjonar**

Dei næraste fangststasjonane med norsk bemanning var Hoelsbu og Moskusheimen på Revet. Hoelsbu ligg eit par dagsreiser med hundeslede i nordvestleg retning, Revet tre dagsreiser i nordleg retning frå Myggbukta. Når folk frå ein av stasjonane var på besøk til andre stasjonar, vart det gjestebod og fest. Det var ikkje ofte dei var på slike besøk. Til det var avstandane for store. Men når det hende, vart gjestane gjerne verande ei tid. Av og til hende det at besøka heilt ufrivillig vart lenger enn planlagt fordi det var dårleg ver og dei besøkande vart liggande verfaste.

Sledepatruljen Sirius hadde ein fast stasjon med radio i Daneborg lengre nord. Sirius hadde også ein stasjon på Ellaøya eit stykke sør for Myggbukta. Danskane hadde radiostasjon der også, men den stasjonen var bemanna berre bolkevis. Ødegaard og Raftevold hadde litt kontakt med danskane i Daneborg. Men køyreruta mellom Myggbukta og Daneborg med hundeslede på vinterstid utgjorde fire dagsetapper. Så det vart ikkje så mange besøka.

## **Mørketid og vertilhøve**

Myggbukta ligg på om lag 73 grader og 30 minutt nordleg breidd. Samanlikna med Norge tilsvarar det ein posisjon ein stad mellom Nordkapp og Bjørnøya, noko nærare Bjørnøya enn Nordkapp. Det gjev ei mørketid på rundt tre månader.

Vinteren 1957-58 var det ikkje særskilt mykje snø. Kulden var meir utprega. Den lågaste temperaturen dei målte var minus 41 grader. Årleg middeltemperatur låg på rundt minus 10 grader. Berre sommarmånadane juni, juli og august hadde positive gjennomsnittstemperaturar.

Årsnedbøren utgjorde 500 millimeter. Det meste av nedbøren fall som snø. Vintertemperaturane hindra tilgangen til ferskvatn frå bekkar og oppkomer. Då skaffa dei seg ferskvatn ved å skjere snøblokker som dei bar inn i stovva i stasjonsbygningen i ein romsleg

balje. Der smelta snøen i romtemperaturen. Berrfrost kunne lage vanskar for ferskvassforsyninga. Men gjennom vinteren 1957-58 fekk dei så mykje snø at dei slapp det problemet.

I desember 1957 fekk dei ein lenger uversbolk. Tidleg i desember fekk dei to i Myggbukta besøk frå fire danske Sirius-karar frå Daneborg. Som vanleg var, stoppa dei nokre dagar når dei først var på besøk. Medan Sirius-karane oppheldt seg i Myggbukta, sette uveret inn og varte om lag ein månad. Danskane vart liggande verfaste i Myggbukta frå tidleg i desember til over nyttår. På den måten fekk dei to faste i Myggbukta julegjester, slik at det vart folksamt under julefeiringa. Norsk Polarinstitut hadde proviantert stasjonen i Myggbukta slik at det faste mannskapet skulle ha rikeleg, pluss romsleg høve til å ta i mot gjester. Men så mange gjester over så lang tid var meir enn det Norsk Polarinstitut hadde rekna med. Danskane sitt ufrivillige opphald tærte så mykje på proviantbeholdninga at dei to faste kunne risikere å gå i manko med visse varer når det leid mot vår. Danskane gav derfor Ødegaard og Raftevold lov til å skyte meir moskus enn den kvoten som dei hadde fått på førehand. Då veret roa seg etter nyttår, følgde Raftevold danskane til Daneborg.

### **Ville dyr**

Det truleg mest særigne vilddyret som finst på Nordaust-Grønland er moskusen. Den fanst det rikeleg av. I nærleiken av fangststasjonen Moskusheimen såg Raftevold flokkar der han talde rundt femti dyr. Stasjonen bar namnet sitt med rette. Stasjonen i Myggbukta hadde, som nemnt, ein kvote på ei viss mengd moskus som kunne fellast til bruk som proviant. Men moskusen var vanskeleg å skyte. Ragget på dyra verka som ein kulefangar. Rifleprosjektila vikla seg fast i ragget og nådde ikkje alltid inn til huda på dyra. Raftevold har fortalt at når dei skaut moskus, såg dei av og til dyr som nokon måtte ha prøvt å felle tidlegare. Det hang geværprosjektil fastvikla i ragget på dyr som såg ut til å ha vore uskadde inntil dei vart felte.

Raftevold fekk oppleve isbjørn på nært hald berre ein gong. Det var den bjørnen som kom på besøk då *Polarbjørn* var på veg inn gjennom isbaksen. Raftevold såg spor etter isbjørn fleire gonger på utfluktene sine. Men ingen av dei var heilt nær stasjonen i Myggbukta.

### **Hundehald og hundekøyring**

I 1920-åra utvikla norske fangstfolk det systemet som gjorde fangsten effektiv. Systemet vart bygt opp omkring hundesledkøyring som transportmiddel. Fangstfolka budde fast i ei hytte som dei brukte som hovudstasjon. Så bygde dei ut eit system med små, enkle hytter - såkalla bistasjonar - langs køyreruter i fleire retningar. Bistasjonane vart plasserte med 15-20 kilometers fråstand. Desse hyttene hadde soveplass til to-tre menn i soveposar, ein omn til oppvarming og matlaging og eit forråd av brensel og proviant. Elles ingen ting. Kvar fangstmann hadde ein hundeslede og eit spann med fire-fem hundar. Ved å bruke dette systemet kunne fangstmennene røykte feller som var utplasserte over store områder. Under fangst kunne fangstmenn og hundespann vere borte frå hovudstasjonane i både to og tre veker om gongen.

Telegrafistane i Myggbukta brukte hundesledar på same måten som fangstmennene gjorde. Dei køyrde til dels same køyrerutene som fangstmennene gjorde, og dei brukte både hovudstasjonar og bistasjonar til overnatting når dei var på ferde.

Odd Raftevold hadde ikkje spesiell røynsle med hundehald då han kom til Nordaust-Grønland. Han måtte derfor setje seg inn i det frå grunnen av. Men Ødegaard kunne hundehaldet frå før av. I foringa gjekk det mykje i tørrfisk som avløysingsekspedisjonane brakte med frå Norge. Mette hundar blir døsige og dreg dårleg. Derfor fekk dei gjerne den viktigaste foringa om kveldane. Då heldt hundane seg også rolegare om nettene. Det trongst litt øving til å kome inn i køyreteknikken. Kvart hundespann vart oppsett med ein leiarhund som var dressert til å lyde kommandoane til høgre og venstre når kommandoane vart gjevne i høgt toneleie for den eine retninga og i lågt toneleie for den andre.

Når dei to i Myggbukta gjorde turane sine til Daneborg, tok dei inn på stasjonane som låg langs køyreruta. Ein del av stasjonane var ikkje i bruk til fangst lenger. Men Sirius-folk brukte stasjonane til sine formål, og dei utførte vedlikehaldsarbeid på bygningane. Raftevold gjorde reisa frå Myggbukta til Daneborg i januar 1958. Då følgde han Sirius-folka som hadde lege verfaste i Myggbukta ein månad tilbake til Daneborg. Returen til Myggbukta - fire dagsetapper - gjorde Raftevold åleine langs den same ruta.

### **Flyslepp**

I slutten av februar 1958 fekk stasjonen i Myggbukta eit flyslepp. På den tid var dagslyset tilbake etter mørketida. Raftevold hadde øydelagt armbandsuret sitt og trong eit nytt. Han trong også eit kamera. Desse gjenstandane vart tinga frå Norge over radio. Dei vart pakka av Norsk Polarinstitut saman med diverse andre små gjenstandar og litt tørt smågodt i form av sjokolade og kjeks. Gjenstandane vart pakka med tanke på at dei skulle sleppast ut frå fly i låg høgd over sletta i Myggbukta. Derfor vart gjenstandane pakka i ei kasse med rikeleg med treull, avisopapir og liknande som skulle absorbere sjokket som farta og fallet frå flyet nødvendigvis måtte før med seg, sjølv om snøen ville dempe litt av sjokket. Pakken vart send med fly til Island. Eit islandsk Catalina-fly på patrulje gjorde ein sving over Myggbukta og sleppte pakken frå låg høgd over den snødekte sletta. Då pakken vart opna, var innhaldet intakt.

Flymannskapet sleppte også ein annan pakke, som ei meir personleg helsing til karane i Myggbukta. Det var ein kartong ølboksar. Denne pakken var ikkje så solid som pakken frå Norsk Polarinstitut. Boksane fekk seg ein kraftig trykk i sleppet, og mange av dei vart nokså bulka. Nokre av boksane gjekk det også hol på.

### **Smitta gjennom flyslepp?**

Kort tid etter flysleppet drog Ødegaard på besøk til Daneborg. Nokre dagar seinare vart Raftevold sjuk, med influensaliknande symptom. Han vart etter kvart så dårleg at han makta ikkje å utføre dei meteorologiske observasjonane. Han var skikkeleg dårleg i tre-fire dagar og var tvungen til å halde senga i to dagar. Han var åleine i den situasjonen, for Ødegaard var framleis i Daneborg. Dei dagane Raftevold ikkje torde seg over gardsplassen til meteorologihytta hadde han ingen observasjonar å telegrafere til Jan Mayen. Han stavra seg likevel til radiorommet og telegraferte til Jan Mayen at han ikkje hadde nokon observasjonar å gje på grunn av ein sjukdom med klart influensaliknande symptom.

Dette var i den tida då den såkalla asiasykja - ein influensaepidemi - herja i Europa. Mannskapet på Jan Mayen kjende godt til asiasykja. Men dei reagerte på det oppsiktsvekkjande i at sykja eventuelt skulle ha spreidd seg også til dei to isolerte telegrafistane i Myggbukta. På Jan Mayen trudde dei ikkje noko særleg på at asiasykjesmitte skulle vere komen til Myggbukta. Dei oppfatta dette med influensaliknande symptom som eit kryptisk uttrykk for at i Myggbukta var dei medtekne etter ein heller fuktig fest. På Jan Mayen telegraferte dei signalet for latter tilbake til den sjuke i Myggbukta.

Etter at symptoma på sjukdom hadde kulminert, kom Raftevold seg gradvis i form igjen og kunne ta opp igjen dei daglege aktivitetane. Han vedgjekk korkje då eller seinare å ha teke til seg så mykje av ølet frå flysleppet at det på nokon måte kunne vere grunn til symptoma på sjukdom. Han avviste blankt all ymting om at symptoma kunne ha noko å gjere med dagen derpå-reaksjonar. Han grunda på kvar smitten kunne ha kome frå, dersom det var influensa det dreia seg om. Det var ei vanleg røynsle at overvintrarar sjeldan vart skikkeleg sjuke. Lufta i polarområda var nesten fri for smittestoff. Overvintrarane heldt seg gjerne friske gjennom vintrane, men vart ofte forkjølte etter at avløysingsfartøya kom om somrane.

Dersom Raftevold hadde fått influensasmitte i seg i Daneborg i januar, skulle han teoretisk ha vorte sjuk kort tid etter at han var komen tilbake til Myggbukta. Etter det gjekk det rundt ein månad før han verkeleg vart sjuk. Sidan Ødegaard ikkje var komen tilbake frå Daneborg



før sjukdomsutbrotet, kunne han naturleg nok ikkje ha formidla smitte derifrå. Raftevold undra seg på om det var mogleg at smitte kunne ha kome frå Norge eller Island ved flysleppet.

### Medisinsk-faglege vurderingar

Problemstillinga vart mange år seinare presentert for Ola Karlsen, lege med røynsle som skipslege på ekspedisjonar i Arktis. I utgangspunktet heldt han det for å vere lite truleg at smitte av asiasykja kunne vere komen til Nordaust-Grønland gjennom flysleppet. Men Karlsen kunne heller ikkje sjå heilt bort frå at det kunne vere mogleg. Han fann problemstillinga så interessant at han gjekk vidare med den til smitteverneksperter sentralt i det norske helsevesenet. Han tok kontakt med virusforskar Olav Hungnes. I ei fyldig utgreiing til Karlsen skreiv Hungnes at spørsmålet om mogleg smitte av asiasykja gjennom flyslepp er *"en spennende problemstilling"*. Hungnes avslutta utgreiinga slik: *"Alt i alt er nok Asiasykeinfluenza via pakken en forklaring som er mulig, og, i mangel av andre åpenbare forklaringer, kanskje endog sannsynlig. Men svar med to streker under får vi nok ikke"*.

### Heimreisa

Ei overvintring som den Odd Raftevold gjorde i Myggbukta er som regel interessant og spennande første året, så lenge opphaldet byr på nye opplevingar. Men når det første året er unnagjort, kan det lett bli rutine, og etter kvart keisemd, som pregar opphaldet. For Raftevold, som forholdsvis nyutdanna telegrafist, låg det ikkje noko særleg fagleg utvikling i å halde fram med radioutstyr som ikkje lenger kunne reknast som førsteklasses. Arbeidet var heller ikkje så godt betalt at der var noka særleg økonomisk motivering for å halde fram under så spesielle forhold som det var i Myggbukta. Raftevold var derfor nøgd med det eine året og tok sikte på å dra heim med avløysingsfartøyet sommaren 1958.

*Polarsel* av Hareid var ekspedisjonsfartøy for avløysingsturen i 1958. *Polarsel* var noko mindre enn *Polarbjørn*, men likevel ei solid ishavsskute. Ekspedisjonsleiar var Søren Richter - grønlandsveteran, arkeolog og i følgje John Giæver skriftlærd allvitar i Norsk Polarinstitut. Skipper var Ottar M. Brandal, styrmann Odd Alme og maskinsjef Kåre Slinning.



Ottar M. Brandal (tv) og Odd Alme



Polarsel i tett is.

Dei hadde med seg same islosen som *Polarbjørn* året før, nemleg skipper Martin Pedersen. Den samla ishavsrøynsla trongst, for 1958 var eit uvanleg vanskeleg isår. *Polarsel* måtte gje opp å nå inn til fangststasjonane Kap Herschell og Moskusheimen. Det førte blant anna til at fangstmannen som hadde vore to år åleine på Moskusheimen og som skulle dra heim i 1958, ikkje vart henta. Han tok derfor like godt eit tredje år åleine på stasjonen heilt på direkten.

Det såg ei tid stygt ut for at *Polarsel* ikkje skulle kome seg inn til Myggbukta heller. Det kunne ha fått konsekvensar for både Ødegaard og Raftevold, som begge skulle heim. Dersom *Polarsel* ikkje hadde kome seg inn til Myggbukta, ville dei to i verste fall måtte ta eit ekstra år på stasjonen. Eit alternativ ville i tilfelle ha vore å skifte mannskap ved hjelp av flytransport. På den vide sletta i Myggbukta vart det laga til ei enkel landingsstripe allereie i 1932. Det ville eventuelt ha vorte større vanskar med å forsyne stasjonen luftvegen med proviant, brensel og liknande for ei ny overvintring. Slike forsyningar var det mest praktisk å få inn sjøvegen - når isen ikkje stengjer.

I 1958 var det akkurat det isen gjorde - stengde tilgjenget til kysten. Men *Polarsel* gjorde jobben. Til slutt kom skuta seg gjennom pakkisen ved Bontekøya og inn til Myggbukta. Ødegaard og Raftevold vart henta, og dei nye telegrafistane, Asbjørn Tøndell og Bjørn Hylén, gjekk i land og overtok stasjonen. - Som Raftevold sjølv så muntert sa det: "*Vi vart henta heim av Ottar Brandal og frue*". Skipper Ottar Brandal hadde nemleg med seg kona, Lillemor Brandal, på turen.

Søren Richter hadde solid bakgrunn for oppgåva som ekspedisjonsleiar. Men noko særleg til sjømann var han ikkje. I 1950-åra vog han over 130 kilo. Så snart det vart aldri så lite sjøgang, vart han sjøsjuk - meir sjøsjuk enn dei aller fleste, med alt som det innebar. Han var heilt ute av stand til å setje bein under den tunge kroppen. Det går gjetord om kor hjelpeløs på alle måtar Richter vart når han miste land av syne og vart sjøsjuk.

Overseglinga frå Nordaust-Grønland til Norge baud ikkje på nokon ekstraordinær sjøgang - ikkje meir enn ein normalt må rekne ned på ope hav sjølv i godver. Likevel måtte Richter lide seg gjennom si spesielle form for sjøsykje også på den turen. Odd Raftevold - telegrafist, sjømann og arktisk overvintrar - kom seg heim igjen frå Nordaust-Grønland utan å bli sjøsjuk. Han var klar for ny påmønstring.

## INFORMANTAR

Odd Raftevold i intervju 30.09.2002.

Andre informantar: Odd Alme, Bernt A. Brandal, Lillemor Brandal, Ottar M. Brandal, John Giæver jr, Bjørn Hylén, Ola Karlsen

## LITTERATUR

Hallvard Devold: *Polarliv* (1940).

John Giæver: *Hardbalne polarkarar* (1957).

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

---

## **Linkar til Polarsider og museum på Internett:**

[www.ishavsmuseet.no](http://www.ishavsmuseet.no) - [home.no.net/ishavsmv](http://home.no.net/ishavsmv) - [www.zafir.biz/jostein](http://www.zafir.biz/jostein) - [www.polaria.no](http://www.polaria.no)  
[www.polarmuseum.no](http://www.polarmuseum.no) - [www.fram.museum.no](http://www.fram.museum.no) - [www.polstjerna.no](http://www.polstjerna.no) - [www.orlogsmuseet.dk](http://www.orlogsmuseet.dk)  
[www.sunnmore.museum.no](http://www.sunnmore.museum.no) - [www.gratangen-kystlag.no](http://www.gratangen-kystlag.no) - [www.kulturnett.no](http://www.kulturnett.no) -  
[www.olavsrosa.no](http://www.olavsrosa.no) - [www.polarfronten.dk](http://www.polarfronten.dk) - [www.svalbardmuseum.no](http://www.svalbardmuseum.no)

## Veteranen Ole Brandal fortel om dei første freistnader.

Av Arne Grimstad 1948

Frå 40 tonns seglskuter dei første åra til store og tidhøvelige fangstskuter i dag. Eit hasardiøst luts spel som ofte har teke alt – men som har gjeve vinst.



Alt før hundreårsskiftet hadde folk frå Vestfold drive selfangst i Vesterisen med store stimbarkar på 600 – 700 tonn. Så kom brandølingane med sine 40 tonns skuter. Men drifta for vestfoldingane hadde heller store vanskar med å løne seg. Då var det at Severin Brandal og dei to sønene hans, Ole og Peter, tok til med kombinert ishavsfangst og fiske, noko som heilt ut revolusjonerte denne næringa.

Severin og Peter er døde no, men Ole lever og bur på Brandal. Vi leiter han opp og får han til å fortelje korleis dei skapte denne næringa.

### Mannen og saga hans.

Stor og lyshåra sat han i stolen sin mest lik ein av dei gamle vikingane. Talen var lett og klår, og no skaut augo lyn, liksom han på nytt tok ryggtak med dei store vanskane. Han svinga med handa og kryssa i minnet fram mot isfjella. Rett som det var ville han reise seg for å få enno betre sving over framstillinga. Då heldt gikta han på plass. Denne sjukdomen som helst bryt dei sterkaste og mest velvaksne saman.

Ole Brandal er fødd i 1872. Alt som 17 års gut drog han i langfart og siglede verda rundt. 22 år gamal kom han heim og hadde på denne tida sett innom Afrika, India, New Zeeland, Australia, Syd Amerika og Nord Amerika. Alt då hadde han vore i kontakt med iskolossane ved Kap Horn. No vart han fiskar. Saman med broren Peter og to til kosta han "Minna", skuta som seinare vart pioneren i selfangsten. Etter stutt tid gifte Ole seg og flytte til Ålesund. Her dreiv han som reiar for to skuter. Den eine av dei var "Gunhild" som er i traden den dag i dag. På denne tida tok stimbarkane til å trenge undan seg seglfartya. Ole vart no skipper på ein av dei første av det slaget som kom til Ålesund. På denne tida var det at Severin Brandal og sonen Peter tok til på Ishavet.

### Opptakta.

Severin Brandal var i 1897 på Finnmarken med "Nils Liaaen". Då såg han ein selfangar frå Tromsø som kom inn med last frå Kvitesjøen. Og han fekk med eitt slik brennande hug til å vere med på dette sjølv og. Med det same han kom attende til Ålesund, gjekk han straks opp til reiareren Sandborg, pengemannen med initiativet, og la fram for honom planen. Han sa ja til kostnaden og så var det berre å legge i veg. Severin drog til Tromsø og såg korleis ein skulle rigge opp ei tønne og sette på ei ishud. Der fekk han og tak i fangstbåtar og elles det meste av utstyr som elles trongst. Så kom han sørover att og tok til å rigge skuta. Då var det brannen fatna i Peter og. Han sette i sving og rusta ut "Minna". På same tid kom også Jonas Fuglevik med "Sleipner" etter. Det var ikkje store nøteskala dei ville gå i isen med, skuter på om lag 40 tonn, utan anna drivkraft enn segla. Ingen ville ta opp assurance på båtar i ishavsfart, dette var galmannsverk. Så dei ofra i grunnen alt dei åtte på eit brett. Koppærnes i Ålesund gjorde i denne tida ein gjæv innsats. Utan annan garanti enn den som ligg i sterk vilje til innsats, stilte han både utstyr og proviant til rådvelde for ishavsgastane.

Alle saman om bord hadde lott med unntak av skyttarane. Dei saug store summer etter tariffar frå Tromsø. Severin fikk et umenneske av ein skyttar som gjorde livet surt for dei, mens Peter var heldig og fekk ein støvandes grei skyttar. I isen såg dei seg som halve skipperar. Dei nekta nokon av mannskapet å gå opp i tønna, for då kunne dei stele kunnskap. Mannskapet

var mest berre unge folk frå 17 – 19 år. Under slike tilhøve var det heller vandt å arbeide. Og første turen vart heller ikkje det ein kunne vone. Både Severin og Peter fekk nokre dyr, men prisen på skinn og spekk var så liten, at Sandborg såg seg ikkje syn med å halde drifta lenger. Han meinte det ville løne seg betre å sette inn maskiner i båtane og så drive fiske. Alt såg heller svart ut. Då var det Nils Brandal, bror til Peter og Ole kom heim. Han hadde vore i utanriksfart og dotte ned i romet på ein engendar borte i Arkangelsk. No var han heime og skulle verte frisk att. Han tykte livet oppe i isen virka friskt og spanande. Så kjøpte han andre pionerbåten ”Havfruen” og rigga henne ut med det utstyret som faren ikkje lenger hadde bruk for. Men straks før dei skulle i isen, kom Nils bort på torsketur ute på Storegga. Faren kom til Ole og ville at han skulle ta båten. Det gjorde han og, endå huges stod heilt andre vegar. Og så starta dei på den turen som la grunnen for selfangsten i Vesterisen.

Fangsten mislukkast. Dei fekk ca berre 70 dyr kvar. Kom dei heim berre med ein slik fangst, viste dei at låsen var sett for Vesteris-fangst i lang tid frametter.

Difor sette karane seg føre at dei ville prøve å forsere seg innunder Grønland og sjå om dei ikkje kunne berge tur. Dei rodde då om bord på stimbarken ”Samson” og spurde skipperen der om han fann det truleg at dei kunne klare å forsere isen inn til Grønland. Han såg på båtane, riste på hovudet og sa at med slike små nõtaskal var det reine galskapen og prøve. Men karane let han forstå at her var det alvor bak orda, og då gav han dei råd som i brandølingane sitt minne vart våga på gullvekt. Dei måtte i fall dei våga det, ikkje sigle inn sør om 75 grader. For på 70 grader var ein svær grunne og der laga det seg ein drivgard som knasa alt i nærleiken.

Så la karane i veg og sigla mange mil den første dagen. Men så kom stormen. Dei tok fast i storisen og berga seg bra. Etter 20-30 mil fraus dei fast. Det vart slik skruing at skutene lyfte seg fleire fot og ein kunne ikkje få ei pøs i sjøen kor gjerne ein ville. Dei freista å lodde og få klårt kva veg straumen bar, men hadde ikkje anna reiskap enn ei torskeline med blylodd i.

#### Spanande bjørnejakt.

Einaste tidtrøyta dei hadde desse seks vekene denne skruinga varde, var isbjørnjakt. Men den var til gagns spanande.

Ein gong sat Hofseide i fangstbåten ved ei såkalla flore og venta på karane som var lenger inne på isen. Då kom der eit stort bjørnebeist luskande. Guten vart ikkje var han. Ole stod i tønna og såg på heile greia, han høysta og brølte, vinka og arbeidde, men til inga nytte. Først då bjørnen la forlabbane på båtripa og pusta han i nakken, vart det liv i guten. Han spratt opp, men hadde inga børse. Då tok han harpunen og køyrdet den beint inn i bogen på bjørnen. Så jumpa han inn på isen og la på sprang. Men den flora som guten var på brast og mannen for i sjøen. Han krafsa seg opp på eit lite isflak og vart liggande der. Bjørnen med blodsinn kom rasande etter og skulle ta han, men heldigvis var harpuntoget fast i båten og han var så tung at bjørnen nådde ikkje fram. Til slutt kom Ole seg ned frå tønna og bort på isen til Hoffseide. Då fekk bjørnen smake blyet, og så var sofa hans ute.

#### Land i sikte.

Så ein dag i slutten av juli ropa Peter frå tønna si at no såg han land, og der var sjø inne ved kysten. Ole skjønna snart at landet var berre ei luftspegling, men einstad der inne låg det og slik det kvelvde seg i luftspeglinga var det. Det var sommarvarmen med flaum i elvane som hadde tøyta isen og skote han frå land. Karane tok til å slepe skuta framover isen med fangstbåtar og handemakt, og snart såg dei land. No var dei på trakter der aldri mannefot hadde trødd før. Ole tok tre mann, sette ut båten og rodde til lands.

Då kom skodda sigande att. Dei kvelvde båten, tok ut nygla, mura opp stein, slik det vart bra tett og sette over Lars-en. Så sov karane medan Ole heldt vakt. Etter eit døgn losna skodda att, skutene kom kryssande, og dei tok til på vandringa austover kysten.

Ein dag råka dei på moskus. Ingen av dei viste at det fanst noko slikt der borte. Dei trudde mest det va han Gamle-Erik sjølv dei støtte på. Lenger nordpå var det dei møtte kvalrossen. Det låg tre på styrbord og to på babord. Ole skulle ta seg av dei tre medan Peter tok dei to. Både Ole og mennene hans var uøvde i slik fangst.

### Kamp med kvalross.

Så barst det slik til at mannen ved årane hamla for langt og eit storbeist av eit dyr kom brytande ned i baugen på båten. Ho for ned i båten og flerra heile trøyeermet til Ole. Då Peter såg kva som stod til, kom han til hjelp. Men beista gjekk til åtak på båten og det vart ein krig på liv og død. Dyra sette hogg tennene sine gjennom botnen på båten, dei la dei opp på ripa og ville få karane i sjøen. Men karane streid manneleg med øks og årar, børsa og det som for handa var. I mellomtida streid storkvalrossen med å halda deg sjølv og den andre båten under vatn, men det gjekk ringt, for harpunen som Ole hadde sett i ho, var fast i båten, den måtte kome opp igjen. Ole hadde i alt ståket berga seg og børsa bort på eit isflak. Og no gjorde han like for seg. Då basketaket enda, låg det fem daude kvalross på stridsplassen. Det store beistet som kom inn i båten til Ole, hadde eit skinn på 150 kg og tennene var 27 tommar lange.

Dei fekk fem levande moskusoksar, 7-8 bjørneungar, 4 polarulvar, ei mengd med klappmyss, nokre tønner laks og ein narkval med 7 fots langt horn. Dessutan såg dei blå og kvit rev. Og dei hadde med seg nokre molar av ein fint utskore eskimokjelke i kvalrossbein. Då tok det til å verte så fullt om bord, at dei måtte dra på heimveg.

### Utstilling i Ålesund.

På heimveg avtala karane at dei skulle halde ei utstilling i Ålesund. Dei leigde ei sjøbud utom sundet og rigga ut varene sine. Det vart eit veldig publikumsinnsig. Folk frå byen og landet strøymde til. Og med eit var Vesterisen og Grønland midtpunkt for all samtale mest. Folk skyna kva voner det var for fangst der oppe og så byrja den kolosale voksteren for næringa. Også utanlands vekte ferda åtgåum. Fleire av dei levande dyra fór til Danmark og Tyskland til dyrehagar der. Pressa slo stort opp om ferda, og endå til vitskapen lyfte augo frå bøkene og protesterte då dei såg at karane hadde skote fire kvite polarulvar. I eit langt brev fortalte dei Ole at slikt ikkje fanst der oppe, han måtte ha teke feil. Men den karen var ikkje verre på det enn at han sende tønna med dei fire nedsalta ulveskinna til dei. Dei hadde teke til å røyte håra, så han heldt dei for mest verdilause.

Noko etter kom det atter brev. Denne gongen med takk for godt vitskapleg arbeid, og så ein liten pengeneve på 400 kroner. Kort tid etter kravde den danske staten skatt for fangsten. Han var fanga på dansk territorium sa dei. Ole svara heller kvast at når dei ikkje såg seg føre å vere der å passe på eingong, så hadde han rett å ta den fangsten han kunne få. Og med det vart det.

2-3 år etter kom endå til Fridtjof Nansen opp til Ålesund for å tale med desse to våghalsane. Han var ein meir enn liketil og framifrå kar.

### Planar om overvintring.

Alt no var dei inne på tanken om ei overvintring. Ole og Peter rigga ut ein ekspedisjon med skuta "Idræt". Peder Trandal, Ole Totland og Knut Olsen var med på kostnaden, og dei skulle og leie ekspedisjonen. Men dette året vart det særleg vanskelige isforhold og kome seg inn til Grønland. Berre Ole greidde å presse seg fram. Då han for ut att såg han "Idræt", ho var fast i isen. Dei huka seg fast i ein storis og ville ligge der til dei fekk eit høve. Det kom aldri.

Eit stort isfjell dreiv ned på dei og knuste skuta. Så var det berre å få mest mogleg utstyr på isen. Planen var og drage livbåtane ut til iskanten og så sigle til Island. Bergingsvona var liten. Men då dei kom til kanten, låg der ein skotsk fregatt som låg etter grønlandskvalen. Dei signaliserte, kom i kontakt med han og dei siglde karane til Island.

#### Den første stortida.

Naturleg nok vart Brandal sentrum for den nye næringa. På få år var det kome 16 selfangarar berre i Brandal. Ole hadde båtane sine stasjonerte i Ålesund. Men det var tungvint å bruke seglbåtar i isen. Og så var skutene dei hadde for små å sette maskiner i. Kola ville ta for mykje både rom og vekt. Så måtte dei anten forlenge båtane, eller skaffe nye. "Union", ein av båtane til Ole, og "Minna" var dei første som freista. Det gjekk rett godt. Ein forstod at dette måtte kome, om ein skulle makte å hevde seg i konkurransen. Og litt etter kvart byter segla og kolmaskinen oppgåve. Dei minste skutene kvarv frå feltet eller kjem i ny utgåve.

Fangstmåtane var mest dei same då som no. Men før gjekk skutene i isen berre for dei vaksne dyra si skuld. Småselen gikk for 1. kr pr. stykke og difor tok dei den berre når det var reint mykje av han, eller ein ikkje fekk tak i andre dyr. Så eit år 1912-14 kom skuta til Ole fram på ein storflokk whitecoats. Og då det var helle lite med andre dyr, tok dei inn 400 slike små karar. Etter heimkoma kom der ein tyskar frå Bergen oppover til Brandal, og han var så svært ihuga etter å få kjøpe dei små skinna. Prisen var ikkje særleg høg, men Ole forstod at det låg noko bak. Så kravde han 4 kr. skinnnet og fekk det. Det synte seg at Rieber, den største skinnmottakaren den tida, hadde vore i England. På marknaden der hadde han sett skinn av ungselen. Dei vart selde som beste slags pels. No flaug prisane i veret, og dette vart største framskotet som næringa har gjort. Ishavsfararane vart ofte rike folk.

#### Kriser og nedgang.

Det store lutspelet i isen fall ikkje alltid heldig ut. Ofte vart skutene skruva ned beint under føtene på mannskapet. Stundom var veret slik at ein kom seg ikkje inn i isen før det var for seint, og kom ein der, var av og til selen borte. Då vart det skrinne år for ishavsfararane. Største skaden gjorde likevel den økonomiske krisa som gjekk over landet vårt i mellomkrigstida. Prisane vart mindre, og på same tid sprakk bankane. Fleire av dei største reiarane vart fattige i eit slag. I eit einskild høve miste ein brandalsreiar 780.000 kroner i ein bank av si private eige. (dette verka atter inn på utstyr og mannskapskvalitet). På denne måten må ein i mange høve sette minus framfor rekneskapen til mange båtar. Somme lutlag spela opp, og vonene for næringa var mest under null.

Valet var: Nye stadar for fangst og eksport, eller så rann dei ut i sanden. Og ein makta det. Litt etter kvart betra den økonomiske stoda seg ute i verda.

Newfoundlandsfelta baud fram sine store rikdomar. Og initiativrike folk visste å få næringa i vokster att. Så kom ein ny krig og stogga voksteren att. Men etter frigjeringskrigen har det vore ei blømingstid som knapt nokon gong før. Skutene har vakse både i tal og storleik. Dieselmotoren har løyst og løyser av den gamle kolmaskinen.

Og Sunnmøre har vist og halde seg fremst i denne utviklinga. I dag har dei skuter delte på alle fangstfelta. Dei var først til å gå over frå segl til stim, og frå stim til diesel. Og no står dei også i fremste rekka når ein tar til å byte ut treskutene med stålskip.

Siste sesongen førde norsk selfangstnæring til lands verdiar for ca 9. mill. kr. Og av dette fell over halvparten på Sunnmøre. Brandal har her stort sett halde på leiarplassen. Dei to selfangarane på Newfoundland har reiarar og førarar frå Brandal, og det er heller ikkje noko å undre seg over at dei to førarane er søner til veteranen Ole Brandal.

## Da Grönlandssaken var en hjertesak for alle i Brandal

Om Odd Arnesens bok: ”Vi flyver over Eirik Raudes Land”. Boken som kom ut på Nasjonalforlaget A/S i 1932, er en rikt illustrert og fengslende beretelse om den første norske ekspedisjonen som gjorde flyfotograferinger på Austgrönland sommeren 1932



Av Jostein Hovland

Jeg så dagens lys omtrent da de verste konsekvensene av den økonomiske nedgangstiden etter første verdenskrig hadde blitt parert. Selfangstnæringa hadde så smått begynt å komme på beina igjen og nye selskaper kom til etter hvert. Vi bodde da på Lilleböen i Brandal, i huset hos mine morforeldre, Josefine H. og Peter S. Brandal. Mine foreldre hadde kommet tilbake til Norge etter oppholdet i Ny Ålesund, der min far hadde vært gruveingeniør flere år. Ja, han hadde arbeidet så lenge der nord at han hadde rett til ett års permisjon hjemme i Norge med full lønn. Men se den glede som varer – selskapet går konkurs akkurat da og han står der arbeidsløs – og uten bonuslønn naturligvis. Det mine foreldre eide av jordisk gods blei lagret i löa på Lilleböen. Der i höystålet bodde også en katt med sine nyfödde unger. For å undersøke den saken litt nærmere, gikk noen barn inn for å leite etter kattungene. Det hadde nok gått bra om det ikke hadde vært for at en gutt hadde med seg fyrstikker for å se litt bedre. Barna kom fra eventyret med livet i behold, men hvordan det gikk med kattene vet jeg ikke. Mine foreldres eiendeler forsvant imidlertid så godt som fullstendig i brannen. Dette var nok delvis noen av de omstendigheter som gjorde at vi bodde noen år i huset hos mine besteforeldre.

Men det bekymret selvsagt ikke meg, ettersom jeg fant meg vel tilrette i det ekspansive og kreative ishavsmiljöet som på nytt begynte å gro rundt bestefar – og ikke minst oppdaget jeg ganske snart at en jevn strøm av skipperer og fangstfolk kom og gikk til kontoret, som lå lengst nede i huset. De karene interesserte meg for de kunne fortelle utrolige – både spennende og sörgelige historier. Ja, det var bare for meg å gå ned de to trappene til kontoret



Vi så ut som et ginnsvin da vi forlot Ålesund.



Det unge Norge beskuer oss i Ålesund.



Gustaf Adolf Lindqvist – mannen fra Svalbards gruber og Grönlands jaktmarker

for så å krype opp i en stol og bare lytte. Dette var jo dessuten de åra da Grönlandssaken var som hetest og det var vel uten tvil så at min sympati for danskene ikke var på topp etter alt det jeg hørte, for å uttrykke meg diplomatisk.

Min morfar var en dynamisk og meget drivende person. Han var dessuten en av de første fra Brandal som kom inn gjennom isen til Austgrönland og han var levende engasjert i å hevde Norges rett til fangst og fiske på Austgrönland. Det var derfor ikke noen tilfældighet at "Polarbjörn" blei ekspedisjonsskute til Eirik Raudes Land sommeren 1932. Peter S. blei medlem av Norges Svalbard- og Ishavsråd fra 1931 og til tross for sviktende helse de siste åra han levde, gjorde han en betydelsefull innsats der. Hans jernvilje når det gjaldt var vel kjent. Som et eksempel på at det var meget vanskelig, ja så godt som umulig å få han til å ombestemme seg når han vel hade bestemt seg, tar jeg med en episode som min far fortalte. En gang da Peter S. var riktig skral, skulle det være möte i Ishavsrådet i Oslo. Det var et viktig möte og Peter skulle absolutt være med, dermed basta. Familien protesterte – han hadde jo en varamann som kunne möte? Nei, dette var et viktig möte sa Peter – hva visste varamannen om denne saken? – han kunne jo rent av ödelegge alt! Lege blei konsultert og han frarådte reise. Men Peter ga seg ikke. Det hele resulterte i at han reiste til mötet, assistert av en sykesöster og min far.

Det var derfor ikke vanskelig å bestemme hvilken bok som jeg ville benytte da redaktören for "Isflaket", Finn Sindre Eliassen, spurte om jeg ikke kunne finne en interessant bok i bokhylla og fortelle litt fra den. Valget falt på en bok som har fulgt meg lenge, ja helt fra tiden för jeg kunne lese.

"Et bilde kan fortelle mer enn tusen ord" heter det jo og det stemmer virkelig for Odd Arnesens bok:

**"Vi flyver over Eirik Raudes Land"**. Boken som kom ut på Nasjonalforlaget A/S i 1932, er en rikt illustrert og fengslende beretelse om den første norske ekspedisjonen som gjorde flyfotograferinger på Austgrönland sommeren 1932. Arnesens bok blei så fort ferdigskrevet at den kom ut allerede samme höst.

At det gikk så fort med publiseringen, kom nok av at Odd Arnesen var en velkjent og rutinert journalist og forfatter som alt da hadde skrevet flere böker med polar anknytning. Han var medarbeider i "Aftenposten" og fra 1933 var han redaktör for "Polar-ärboken". I 1932 var jo den juridiske satsingen fra norsk side for å vinne Grönlandssaken i Haag meget intensiv. Boken om sommerekspedisjonen 1932 og luftfotograferingene var uten tvil en strategisk viktig del av det norske arbeidet for å vinne både sympati og fremgang for Norges rett til dette landområdet. Et landområde som betydde så mye for norske fangstmenn.

Som skip for denne ekspedisjonen valgtes flaggskipet i det nyetablerte aksjeselskapet A/S Polarbjörn, der Peter S. Brandal og bergensfirmaet G C Rieber & Co A/S var hovedaksjonärer. "Polarbjörn" var den stauteste og beste skuta i Polarbjörn-selskapet under alle år og den hadde dessuten akkurat fått den gamle hovedmotoren på 160 hk utbytt mot en ny 360 hk Atlas Polar diesel. Den motoren gjorde forresten tjeneste i skuta helt til hun kom i brann på fangstfeltet og forliste 1949.

Til flyfotografering hadde de med et en-motors fly av typen Lockheed, med navnet "Qarrrsiluni" (LN-ABD) som konsul Lars Christensen i Sandefjord stilte til disposisjon. Til observasjoner og rekognosering fra luften hadde ekspedisjonen dessuten med et



Yngstemennene ombord – tvillingbrödrene Kristoffer og Jon.



dobbeldekker av typen Spartan (LN-ABG), som fabrikkeier Joh. H. Andresen i Tiedemans Tobaksfabrik A/S ordnet gjennom å gi en betydelig økonomisk støtte til ekspedisjonen.

Luftfotograferingen var en av ekspedisjonens hovedoppgaver. Men ekspedisjonen hadde også med seg vitenskapsmenn med mange andre og viktige oppgaver i Eirik Raudes land: geologi, zoologi, oceanografi, botanikk, astronomi og arkeologi. For ikke å glemme den unge norske sysselmannen, Helge Ingstad. Ja, med ekspedisjonen fulgte også en kunstmaler som kompletterte de markbaserte fotografiske observasjonene.

”Polarbjörn” hadde også med seg avløsere til de forskjellige norske fangststasjonene – og ikke minst hunder til disse stasjonene. Totalt fulgte det med ombord i skuta 54 menn – men det var köyplass bare til 42. Jeg regner med at Marö-tvillingene som var med, lettet litt på trykket gjennom å sove hos sin pappa i skipperlugaren. Hundene kamperte på dekk og sin rases vane tro, forsökte de å gnage på alt som sto for nær, blant annet måtte duken på Sparta-maskinens vinger som sto på dekk repareres.

Fra Ålesund gikk turen innom Brandal og der hendte det en interessant sak som jeg personlig husker konsekvensene av. Der oppdaget nemlig flyverne en dragkjerre som handelsmannen, morbror Nils P Brandal, hadde. Den måtte de bare ha med seg for å transportere flybensin. De kjøper den for 40 kroner – og det er her jeg kommer litt inn i bildet. Nils måtte jo skaffe seg en ny kjerre for det fans naturligvis ikke noe slikt som varebiler i Brandal på den tiden. En ny kjerre kjøpes i Ålesund og det han kjøper viser seg å være alle dragkjerrers Rolls Royce! Den nye har nemlig halv-elliptiske fjærer – nesten som en bil! Det resulterte i at vi smågutter gjerne hjalp til med å transportere saker med den vogna. Det var noe helt annet å dra den, sammenlignet med de humpete og ufjæra kjerrene som handelsmenn vanligvis hade på den tiden! Jeg har dessverre ikke noe bilde av denne luksus-kjerra, men den som dro til Grönland ser dere et fint bilde av på et av fotografiene. Som dere forstår, skulle det nok ikke så mye til för vi satte pris på tekniske fremskritt på den tiden.

Fra Brandal gikk turen via et kort besök på Jan Mayen til Grönland. Etter bare to dagers strev i drivisen kom ”Polarbjörn” inn til land og de gjorde det første besöket på Sabineöya og derifra gikk turen til den norske fangststasjonen på Kapp Herschel. Under det besöket fikk de höre at den unge fangstmannen Knut Röbek hadde omkommet under vinteren og det blei nå



©Antiknäs er av og selts



Det første landfly i Eirik Raudes land.  
Sparta-maskinen starter kl. 2 om natten.

”Polarbjörn” sin oppgave å føre hans jordiske levninger hjem til Norge.

Rundt den 24 juli kommer så ”Polarbjörn” inn i Mackenziebukta og der blir begge flyene fraktet på land og flyplassen som fikk navnet Balåsen, etableres. Luftfotograferingen blei deretter gjennomført som planlagt, fra den 27 juli til den 20 august. Kartleggingen omfattet totalt 30 000 kvadratkilometer, av disse var hele 15 000 kvadratkilometer tidligere ukjent land. I alt blei det tatt 2109 bilder, fordelt på 45 serier og hver enkelt film omfatter ca 14 kvadratkilometer. I sannhet et mer enn respektabelt resultat.

En morsom episode inntraff forresten en morgen på flyplassen. Da stakk nemlig stueren fra ”Quest” inn hodet i et av teltene og spurte hvor han var. ”Quest” var da på grønlandstur med et fransk selskap. Selskapet var på tur i terrenget sammen med stueren og en til fra ”Quest”, da de kom på villstrå i tåka. Stueren gikk for å finne ut hvor de var og fant til slutt flyplassen. Det hele endte med at en fransk dame i selskapet som ville ”rolles og loopes” fikk sitt ønske oppfylt.

Mens flygruppa lå stasjonert på Balåsen flyplass i Mackenziebukta, dro ”Polarbjörn” rundt og utførte de andre oppgavene som var aktuelle i Eirik Raudes Land sommeren 1932. Da dette arbeidet var avslutta, kom skuta tilbake til Balåsen og lasta ombord både fly og utstyr. Deretter blei kursen satt mot Norge. Totalt gikk ”Polarbjörn” 1890 kvartmil – eller omtrent 3500 km – på Austgrønland sommeren 1932. Fra hun kom inn til Sabineöya og til hun forlot landet og gikk til havs igjen via Bontekoe-öya.

Av de intervjuer som Odd Arnesen hadde med norske fangstmenn denne sommeren, fremgår at forholdet mellom danskene og overvintrende nordmenn var godt, de respekterte hverandre helt enkelt. Derimot var det åpenbart at danskene var engstelige for hvilke juridiske konsekvenser som ekspedisjonen 1932 skulle kunne medføre.

De spionerte litt og de forsøkte også å markere revir for egen del for å hindre norske observasjoner. Det hendte for eksempel på Sabine-öya der en norsk astronom skulle gjøre målinger for å fastslå om det med astronomiske observasjoner var mulig å måle om avstanden mellom Grønland og det europeiske kontinentet öket eller minket.



Mackenziebukten fra luften. I midten Balås flyveplass. Inne i viken til venstre Myggbukta radiostasjon.

Da nordmennene kom dit, hadde danskene etablert en målestasjon for observasjoner i ruinene etter det gamle Koldewey-observatoriet bare noen timer tidligere. De hadde bare en enkel teodolitt med seg, hvilket gjorde at den norske astronomen spurte hvordan de gjorde astronomiske observasjoner med den. Danskene forklarte da – noe unnskyldende kanskje – at de snart skulle dra videre.

Nei, kampen om hegemoni over Austgrønland foregikk nok på et høyere plan. Framforalt var det den danske sjefsideologen dr Lauge Koch som forsøkte å rakke ned på dosent Adolf Hoel på den norske siden. Han forårsaket dessverre mye unødvendig usemje mellom dansker og nordmenn den gode dr Koch. Det fins en god del om dette uverdige pennfekteriet i boka, men det hopper jeg over helt enkelt.

Jeg skulle nok gjerne ha forsøkt å finne ut hvor 1932-ekspedisjonens omfattende og verdifulle samling av luftfotografier ligger arkivert, men det har dessverre ikke blitt tid til det. En annen interessant oppgave skulle være et forsøk å få en samlet oversikt over resultatene fra de vitenskaplige observasjonene denne sommeren, noen form for antologi kanskje. Med hjelp av internet har jeg bare gjort en enkel – og langtfra systematisk – undersøkelse hvor mange publikasjoner over vitenskaplige innsatser på Austgrønland som fins lett tilgjengelige den veien. Jeg gikk inn på Norsk Polarinstitutt sin internetside og søkte generelt på Grønland innom områdene kart, bok og bilde. Jeg fikk totalt 80 treff, men av disse var det bare 23 som var aktuelle for Grønland. De resterende 57 omfattet hovedsaklig Spitsbergen og Svalbard. Det er rett interessant å notere når disse 23 vitenskaplige arbeidene fra Austgrønland var publiserte:

- 1930 1 stykker
- 1932 7 ”
- 1933 6 ”
- 1934 2 ”
- 1935 3 ”
- 1936 1 ”
- 1937 3 ”

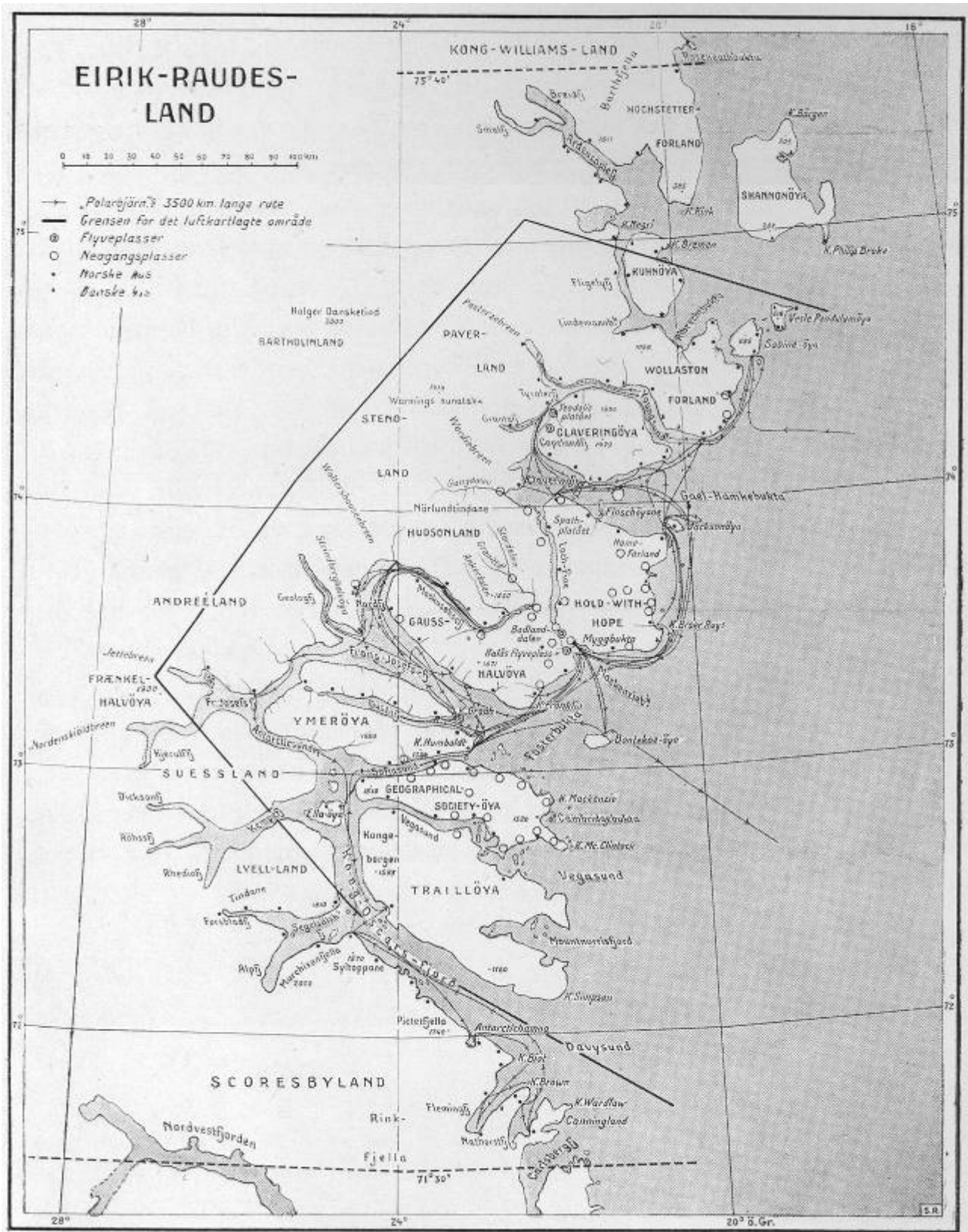


Hoelens leirplassering.



Adolf Hoel, Sævið Björns gæver i en målestasjon på Kapp Osho.

Det er kanskje noe forhastet å påstå noe bestemt bare med hjelp av denne enkle tabellen. Men det ser desverre ut som interessen fra ihvertfall norsk side for å fortsette med vitenskaplige undersøkelser på Austgrønland forsvant da Norge tapte Grønlandssaken i Haag. De spor som idag fins igjen av tidligere norske aktiviteter i Eirik Raudes Land er beklageligvis bare noen dårlig vedlikeholdte og forfallne fangststasjoner.



## Skuter som forliste - 2

M/S «Enos» forliste i Vesterisen den 21. april 1931. Skuta var heimehøyrende i Tjørnvåg under Partsrederiet Enos.

Skipper var 40 år gamle Ole Rasmus Andreas Rødseth frå same stad. Han var og medeigar i skuta.

Sjøforklaringa blei halden i Ålesund den 21. mai 1931 med domarfullmektig Einar Jacobsen som administrator. Sjøkyndige domsmenn var Arthur Fr. Brevig og Jon O. Nordstrand.

Sjøforklaringa følgjer i si heilheit med unntak av to vitne. Desse hadde stor sett dei same forklaringane som dei andre.

I tillegg til sjøforklaringa kan det vere interessant å lese den originale, handskrivne lista av mannskapet, som blei overlevert skipperen då dei nekta å reise heim med «Enos».

### Sigbjørn K. Rosbach Røren.

Ålesund.

Utskrift av Rettsbok for Ålesund Byrett

År 1931 den 21. mai blev rett holdt i rådhuset.

Dommer: D.fm. Einar Jacobsen.

Rettsvidner, sjøkyndige: 1. Arthur Fr. Brevig, 2. Jon O. Nordstrand, der begge har avgitt forsikring før, og som begge er habile.

Sak nr.36/31 – D.

Saken gjelder: Sjøforklaring i anledning M/S «Enos» forlis i Vesterisen 21/4 1931.

Til stede: Kaskoassurandøren av M/S «Enos», Søndmøre Gjensidige Assuranceforening for Ishavsfartøier ved direktør Meldahl, skibsinspektøren ved Johansen Aspelund, og «Partrederiet Enos» ved føreren av «Enos» Ole Rødseth.

Fremstod Ole Rasmus Andreas Rødseth, 40 år gammel, bopæl Tjervaag, fører av og medeier i M/S «Enos», formantes og foreholdtes ansvaret ved uriktig forklaring. Han fremla journalutdrag, som blev oplest i retten, og som han vedtok som riktig og som sin forklaring i saken.

Journalutdraget akteres:

Journalutdrag.

Mandag 20. april. Vindstille lidt dønning av sydvest, arbeider vestover i slakk is, kl 6 fm fikk fartøiet et voldsomt hårdt støt, 2. skytteren som da havde vagt i toptønden forklarte til mig da jeg kom på dekk, at det kom av at han ikke havde lagt merke til at det var kommet en anden mann til rors og at det berodde på en misforstått kommando. Skuten gjekk ed svær fart på et stort isflak. Det

var ringt akterover såsnart misforståelsen var opdaget og maskinen arbeidde agterover før skuten støtte på isen. Maskinisten varskuede noget senere om at han ikke kunde holde skuten lens bare med pumperne i maskinen, og måtte med korte mellemrum bruke dekspumpen. Jeg bestemte da at gå hjem, og gav derfor ordre til at arbeide ut av isen på syd og sydvest. Lagde stille for natten i lag med Sælbarden. Dagens fangst 57 dyr. Den samlede fangst er nu 1648 dyr. Tirsdag 21. april. Vindstille, kl 9 fm var vi kommet ganske nær iskanten, da får jeg et brev fra samtlige mandskap sålydende: «Undertegnede mandskap ombord på M/S Enos,

negter bestemt hjemseiling med Enos etter den lekkasje skuten har. Milliam Pedersen. Petter Jarnes, Karl Holthe. Erling Nilsen. Håkon Støylen. Johan Vidnes. Hans Sævik (assistent). Hilmar Løvliid. Sigmund Johansen. Joakim Fugledal. Ole J. Sandvik (maskinist). Einar Kleppe (stuert).«

Vi heiser da flagget for at tilkalde Sælbarden som var lengere inne i isen. Den var kommet på siden, spurte jeg føreren av Sælbarden om han vilde assistere Enos hjem. Han gjek da isammen med sin vagthavende skytter i båten for at ta skaden nærmere i øiensyn, skaden var så stor at så det umuligt at få skuten tillands, trods assistanse så han vilde ingen assistanse give. (Skade) Stevnet var indgått, og på hver side av stevnet en svær lekkasje, styrbord side hadde skade agterover til spennet. Det er mulig at skuten hadde fået mer skade end vi anså det til da den blev fast i isen den 4. april, i stor dønning og frisk vind og hadde en hård påkjending, skuten var etter dette lidt lek, lekkasjen ansåes for at være i hylsen men ikke mer end maskinlensen holdt skuten lens med sagte fart. Kl 030 em slutter vi at pumpe, og kl 920 em sank fartøiet, efter bestik på nordlig bredde 73 grader 18 minutter, 12 grader vestlig lengde.

Jeg kan ikke bebreide mit mandskap for deres handlemåte, da skuten hadde så stor lekkasje i smulvatn, vilde hjemseiling være forbundet med livsfare. Da Enos sank, var alle mand ombord i Sælbarden.

Tjervåg den 18. mai 1931. Skipper Ole Rødseth.

Fremlagt i Aalesund byrett den 21. mai 1931  
E. Jacobsen d.fm.

Journalutdraget blev sammenholdt med skibsdagboken, som han foreviste, og blev funnet overenstemmende hermed.

Han forklarer at skibets navn er «Enos» og tilhører Pertsrederiet Enos med forretningskontor i Tjervåg. Komparenten (dvs. skipper Rødseth som avgir forklaring) foreviste fartssertifikat for M/S «Enos» hvorefter skibets størrelse er reg.tonn brutto 82, netto 29. Fartssertifikatet gjelder til februar 1933. Fartssertifikatet viser at skibet er bygget i Halsenø 1903, og har kjenningssignal M.P.S.L.

Komparenten (Rødseth) forklarer at skibet var i full stand inntil 4de april, da det blev fast i isen. Skibet gikk fra Ålesund den 28de februar i år bestemt for Hvitehavet, men ved ankomst til Tromsø blev kursen bestemt for Vesterisen. Den 15de mars ankom skibet dit. Det var ved Vesterisen ulykken skjedde. Komparenten var ved påstøtningen ikke på dekk og kan derfor ikke uttale sig nærmere om årsaken til at skibet gikk på isflaket, utover hvad der er uttalt i journalutdraget. Komparenten forklarer at der antagelig blev reddet 700-800 dyr, som blev bragt ombord i «Sælbarden», dessuten blev bragt dit antagelig 2-3 geværer og et par kikkerter, hvoriblant topkikkerten. Mannskapet fikk bragt antagelig mesteparten av sitt tøy dit, men alt tøyet blev liggende på «Sælbarden»s dekk, der der ikke var plads annetsteds på skibet, og tøyet blev ødelagt. M/S «Enos» besetning var ombord i «Sælbarden» under resten av den tid skibet blev i Vesterisen for å fangste. Herfra reiste «Sælbarden» mandag den 11. mai sistl, såvidt komporenten erindrer, og kom til Ålesund tirsdag den 19de mai sistl. Oplest og vedtatt.

Vitnene innkaldtes og formantes og foreholdtes ansvaret ved uriktig forklaring, hvorefter de foreløbig fratratte.

Fremstod som 1ste vidne: Petter Severin Jarnes, 21 år gammel, bopæl Tjervåg, var 2den skytten på M/S «Enos, uten økonomisk interesse i saken.

Vidnet forklarer at han stod i toptønden da påstøtningen inntraff. Han kommanderte av hensyn til et isflak venstre rormanden, denne gjentok ordren, men under utførelsen av den, gav han for hårdt venstre ror, hvorfor vidnet kommanderte stødig kurs, denne siste ordre utførte rormannen slik at han gav høire ror. Vidnet kommanderte derfor atter venstre ror, men pårenning av isflaket var nu ikke til å unngå, idet skibet var kommet for nær. Vidnet kommanderte derfor akterover i maskinen, og denne ordre blev straks utført. Vidnet mener at ulykken skyldes at rormannen gav høire ror på vidnets kommando om stødig kurs. Vidnet kan ikke huske hvorvidt rormannen gjentok hans ordre om stødig kurs, men han gikk ut fra at rormannen hadde hørt den da han så at kursen blev forandret. Vidnet mener at rormannen, som stod på kommandobroen, måtte ha full oversikt over farvannet foran skibet hvor isflaket var. Rormann var Sigmund Johansen. Vidnet forklarer at været var klart da pårenningen skjedde. Vidnet forklarte sig for øvrig overenstemmende med journalutdraget, som blev oplest for hamn, og som han vedtok som riktig. Med hensyn til hvad der blev reddet ombord i «Sælbarden», uttaler vidnet at der blev reddet en del dyr, men han kan ikke engang omtrentlig angi hvor mange det var, videre endel av mannskapets tøy, 2 fangstbåter, muligens noen geværer, derimot kan vidnet ikke uttale seg om der blev reddet noen kikkerter. Det reddede tøy blev i mangel av annen plads anbragt på «Sælbarden»s dekk, hvor det på det nærmeste blev ødelagt av væte.

Opplest og vedtatt.

(Andre og tredje vitne utgår her fordi det er mykje oppattakingar av det som er sagt tidlegare. Red.)

Rettsvidnene hadde intet å bemerke. Retten hevet.

Arthur Fr. Brevig. d.fm. Jon O. Nordstrand

---

## **Med bombelast til Grønland.**

På hausten i 1941 er "Polarbjørn" på veg frå Boston til Grønland lasta med bomber. Skipper er Kristoffer Marø. Utanfor Nova Scotia får dei storstorm. Bombene viser seg å vere dårleg sikra, ja faktisk så er dei oppstuva med kassene som inneheld tenningsmekanismene. Og tenningsmekanismer er ikkje av det beste materiell til å stuve av bomber med i høg sjø! Kassene er i dårleg forfatning, går sund, og bombene tek til å røyve på seg. Marø legg skuta mot sjøen og kommanderer folk i romet med plank for å støtte av. Men karane er naturleg nok bekymra for å gå ned, og ingen vil melde seg til oppdraget. Marø set i å le, før han skrik ut i stormen; Klarer vi ikkje å få sikra lasten så bles oss til himmels! Og flyg oss til himmels så skal eg love at eg som står på brua kjem høgare enn dokker som er i romet!



# B

PORTO  
BETALT  
P.P  
AVTALE  
617108/7



Vi skriv 2006, og har gjort det lenge.

Vi blir litt eldre for kvart år, men det går så fint føre seg at vi merkar det knapt.

Det mørkaste av vinteren er bak oss, og vi gler over lyset og varmen som ventar oss.

Vi som er interesserte i polar- og ishavshistorie gler oss over at Isflaket blir lyfta til stadig nye høgder, noko denne utgåva er eit godt eksempel på.

Isflak nr 4 / 2005 var det første nummeret med forbetra biletteknikk, og dette blir ført vidare i denne utgåva. Spørsmålet blir om medlemene og lesarane våre ynskjer dette, og så mykje at dei også er villige til å akseptere ein litt høgare pris for medlemskapet, eller om foreininga på annan måte må finne dekning for desse meirkostnadene.

Den 28. mars blir det årsmøte i Venneforeininga for Ishavsmuseet, og då vil vi nytte høve til å luften desse tankane, og vonar på gode innspel frå medlemene.

Venneforeininga er svært glade for den fine utviklinga Isflaket er inne i, og takkar redaktøren og hans stab for den gode innsatsen.

Med desse få linjene takkar eg for meg med ynskje om ein flott vår for alle.

Brandal 13.03.06

Johan Ole Brandal

Leiar i Ishavsmuseets venner

---

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

