



ISFLAKET

Polarmagasin fra Ishavsmuseet. Nr. 3– 2018 20. årgang kr. 80,-

Leiar:

«Anna Rogde» - ein av våre aller største maritime kulturskattar – fyller 150 år i 2018. Seglskuta vart bygd i 1868, og er truleg verdas eldste seglande skonnert og den femte største seglskuta i Noreg.

Skuta vart bygd i Namsos ved Bangsund skipsverft og er ein slett-toppa skonnert av tre. 20. august 1868 vart den sjøsett under namnet «Anna af Bergen». Då skuta vart bygd var fraktfart langs kysten i rivande utvikling og ein var ute etter raskare transport av særskilt matvarer ut til marknaden. Dette var med på å føre båtbyggjarane vekk frå dei breie og flate jektene med råseil, til raskare skip som kunne utnytte vinden betre. Den nye båttypen hadde også fordelene med at dei var lettare og manøvrere i tronge farvatn, og ikkje minst, det var behov for mindre mannskap.

80 år etter at «Anna af Bergen» fekk vatn under kjølen vart ishavsskuta «Polarstar» sjøsett i Skottland. Ein ny og moderne stålbåt, den første i Noreg bygd for selfangst. Nytt med «Polarstar», blant selfangstskutene, var også fryseriet i lasteroma som gjorde at «Polarstar» slapp å spekke skinna i isen, og den fekk mange transport oppdrag med frosne matvarer.

Siste dagen i august månad vart 70-års dagen til «Polarstar» feira. Framleis berre ungdomen i forhold til «Anna Rogde», men likevel langt over snittet av levealderen for ein båt. Og ikkje minst for ei ishavsskute. Som de veit, dei aller fleste ishavsskutene forliste der ute i brottsjø og isskruing. Så mange som to av tre skuter kom vekk.

Riksantikvar Erik Småland skriv i si gratulasjonshelsing til «Polarstar», som du kan lese lenger bake i dette bladet, at dei fleste båtar vart bygde med tanke på å gjere teneste i 25 til 30 år, men at enkelte skip bit seg fast i historia. Det er vel nettopp det «Polarstar» har gjort.

«Polarstar» har i nær heile sommar lege til kai ved sidan av Ishavsmuseet. Det har etter heimkomsten for eit år sidan vore ei stor interesse rundt skuta, og mange har kome

langvegsfrå for å få sjå att «skuta si» som mange har eit forhold til, enten frå selfangst eller turar på Svalbard.

Tidlegare i år fekk eg e-post frå ein kar i Tyskland som hadde fått reise med «Polarstar» ei veke rundt Svalbard i byrjinga på 1990-talet. Han ville først å fremst få stadfesta at det verkeleg var sant at skuta var restaurert og verna. Tyskaren fekk stadfesta dette, og sikra seg både Polarstar-bok og andre effektar, og ville legge turen til Noreg att om ikkje lenge for å få sjå att skuta som han vart så forelska i på Svalbard.

«Polarstar» er spesiell, har Riksantikvaren sagt fleire gongar. Og han går så langt som å sei at skuta er kanskje det viktigaste polare fartøy som flyt i dag her til lands. Når «Polarstar» då runda 70 år i 2018 var det derfor heilt på sin plass og feire dette fleire dagar til endes her ved museet. Det vart ei fin feiring og mange gratulasjonar og helsingar under programkvelden siste fredagen i august.

Reiar Willy Nettet avslutta kvelden med ein flott tale til skuta og til alle gode støttespelarar som har stilt opp for skuta. Willy understreka gong på gong at dette ikkje berre er hans skute, men alle si skute.

Willy fekk fullt fortent ståande applaus for si rausheit og svære innsats med å berge denne Ishavets Grand Old Lady. Ishavsmuseet stiller seg bak desse gratulasjonane og er full av takksemd for at vi også har fått høve til å nytte skuta som ei forlenga arm av museet til formidling av ishavshistorie til både små og store.

Isflaket har også valt å bruke mykje spalteplass på 70-års jubilaranten i denne utgåva av bladet. Det er sanneleg ikkje ofte ein får feire ein slik alder på ei ishavsskute.

God lesnad!

Brandal 3. oktober 2018

Webjørn Landmark

Redaktør

Ishavsmentalitet

John Giæver i Polarårboken 1938

(John Giæver var med «Polarbjørn» med skipper Kristoffer Marø på selfangst tidleg på 1930-talet)



Det hendte borte i Vesterisen forleden vår. Etter 14-15 timers uavbrutt kjøring ute på isen med drepning, flåing og sleping av klappmysskinnene, skulde vi om bord til kvelds. Det var bra mørkt.

Annenskytteren på «Polarbjørn», Myklebust, er en tung kar. Og ny-isen var mere enn skrøpelig mange steder. Skuta gikk ennu omkring og tok inn skinndungene. Den brukte lyskaster.

Det gjaldt for oss å ta oppstilling og jumpe opp etter de blod-isete sidene mens skuta seg forbi. Vi stod en del karer på noe løs blåis da «Polarbjørn» kom. Og vi entret om bord som best vi kunde.

Men skuta kom hurtig og blåisen brast under Myklebust. Han datt på magen, og flaket han lå på blev bikket rundt. Slik at han langsomt, men u hjelpelig gled ned med det og til slutt havnet under det.

Han kunde blitt knust naturligvis, eller presset inn under fastisen, eller under skuta. Men nu vilde tilfellet at skuta presset mølje mellem flakene akkurat der. Og midt i mølja blev Myklebust skrudd opp igjen.

Nu skulde man jo tro at en slik mirakuløs redning måtte gjøre et visst inntrykk?

Der blev overhodet ikke talt om det. Mannen hadde fått sig «ei bløyte». Og hvem undgår vel det på Ishavet?

Innhald

Gratulerer med dagen Polarstar	side 4
Helsing til Polarstar	side 18
Kjære Polarstar-vener	side 19
Riksantikvaren helsar	side 21
Polens Ambassadør helsar	side 22
Brudeparet framfor Kongsbreen	side 23
Nye gjenstandar	side 27
Spanande samarbeid	side 28
Amundsen framleis ei gåte	side 29
Nytt frå Ishavsmuseet	side 30
Navigasjon	side 33
Signalhorn 1939	side 58

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvener.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: Polarstar i Ålesund. Foto Webjørn Landmark

ISSN 1891-9480

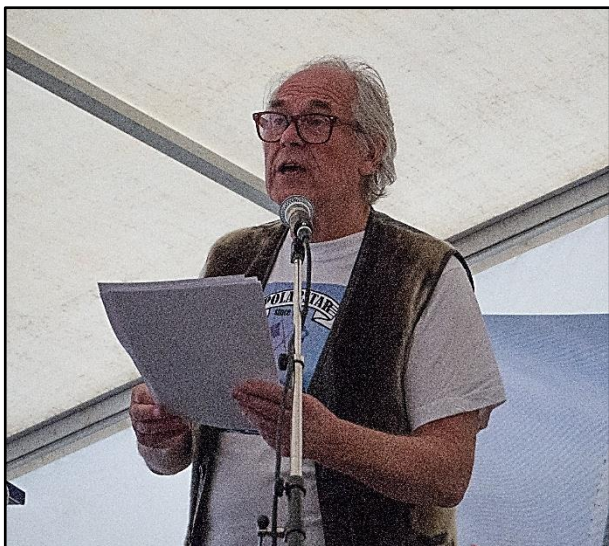
Til Polarstar på 70-års dagen – 31. august 2018

Kåseri av Gunnar Myklebust under Polarstar si 70-års feiring på Ishavsmuseet 31. august 2018.

Gratulerer med dagen, Polarstar! Gratulerer, Brandal! Heile bygda!

Takk for invitasjonen - det er stas for meg å stå her og vere ein slags førstegratulant for 70-åringen – skuta over alle skuter, som ligg ved kaia rett utanfor her.

Det er 31. august i dag, og nokre ganske få dagar meir enn eitt år sidan skuta til stor festivitas la til her, nyrestaurent direkte fra Polen.



*Gunnar Myklebust kåserte om 70 års jubilaranten.
Foto Steffen Kvalsund*

31. august 1948 – for 70 år sidan – låg skuta knapt halvferdig i Glasgow, Skottland, godt etter skjema og avtale. Men 31. august er vel minst like bra å markere som ein eller annan mørk novemberdag. Så 31. august får bli den offisielle 70 års-dagen.

Det er stas, som sagt, men også litt rart, at det er underteikna som skal halde festtalen – fordi så mange andre kjenner skuta mykje betre enn eg, heilt sikkert også i denne forsamlinga.



*Hermann Bakke og Willy Nasset framfor det store folkehavet som venta Polarstar heimkomstdagen for eit år sidan. Hermann var med i mannskapet første turen for 70 år sidan.
Foto Steffen Kvalsund.*

Jovisst, eg har lært masse av arbeidet eg fekk lov til å gjere saman med Johannes og Webjørn for å lage boka om Polarstar – der vi formidla dei mange fargerike historiene frå alle dei som verkeleg stod om bord i storm og stille, både på ishavet og i alle dei andre oppdraga som Polarstar hadde gjennom siste halvdel av forrige århundre. Alle dei historiene som også mange av dykk kjenner, kanskje har fått fortalt, kanskje til og med sjøl var med og opplevde, og i alle fall har lese om i Polarstar-boka.

Personleg kan eg ikkje påberope meg annan kompetanse enn den bokarbeidet har gitt – og dei minna eg har frå nokre korte barndomsår som brandøling – eller brandaling, som enkelte kallar det – eller brandøl, som Anders Hovden sa det i hyllingsdiktet til Brandal. Det med «Det bur på Brandal eit vikingbøle, i gilde heimar dei bygde sjøle».

Eg kan ikkje styre meg når eg nå først er inne på denne digresjonen om språket: Heiter det 'i' eller 'på' Brandal? I, vil vel alle her i bygda meine. På, sa Hovden, og 'på' er utbreidd når mange andre snakkar om bygda. Og det heiter jo 'på Hareid', ikkje sant? Merkeleg nok, når det heiter 'i' Ulsteinvik, i Fosnavåg, i Ørsta – ja bortsett frå i Sportsrevyen: Dei er 'på Ørsta' – i

Volda, i Sykkylven, På Stranda, men det er kanskje pga. alpinanlegget og at dei egentlig meiner ‘på Strandafjellet’ – ‘eg skal på Stranda og stå på ski’, liksom? Eg veit ikkje.

Det vanlege, seier språkforskarane, er at norske byar i innlandet får preposisjonen ‘på’: På Hamar, på Lillehammer, på Kongsberg, på Røros, mens byane på kysten har ‘i’ som preposisjon: I Bergen, i Ålesund, i Trondheim, Slik passar jo ‘i Brandal’ inn i mønsteret, ikkje sant? Brandal var som kjent ein stor norsk by i russiske auge. Dei visste jo berre om to: Tromsø og Brandal, det som stod på alle norske skuter i Kvitsjøen.

Willys kjærleikserklæring til Brandal i Polarstar-boka, vil forstå kor sterkt mannen har knytt seg til bygda. For meg er hans ord lov.

Apropos Willy – redningsmannen: Han har hatt nokre engstelege dagar i sommar. Alt dette oppstyret rundt Amundsen-skuta Maud som er blitt henta heim frå Nordvestpassasjen, og med flagg og hornmusikk vart mottatt i Oslofjorden berre for 14 dagar sidan. Hadde vi ein konkurrent? Rival til Polarstar? Takk og pris, Willy har fått Riksantikvarens ord på at Maud vil gå inn i rekka av museumsgjenstandar, på linje med Fram og Gjøa. Polarstar er og blir fortsatt det einaste gjenverande, flytande,



Foto frå heimkomsten. Men ligg Polarstar i eller på Brandal? Foto: Samferdselsfoto

Tilbake til mitt mandat: Eg har Willy Nasset sitt ord på at eg er brandøling, sjølv om oppholdet mitt i bygda kun varte i seks år, seks år pluss. Men det var år i den kanskje viktigaste delen av oppveksten, folkeskuleåra, dei åra som – kanskje – formar oss mest.

Nå vil vel enkelte seie at Willy Nasset ikkje er den største autoriteten på kva som er brandølsk – eller brandalsk, han som kjem frå det mest innlandske du kan finne her på kysten, lengst inne i Snipsøyrdaalen. Men: Den som har lese

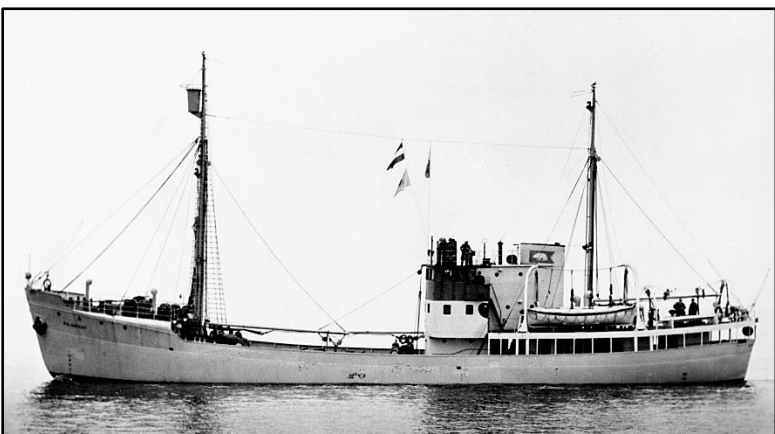
historiske polarfartøyet.

Her, rett utanfor her, ligg nå den gamle ishavs dama, like skinnande kvit og ungdommeleg som vi hugsar henne for eit halvt hundreår sidan, ja, kanskje endå flottare. Ho held seg godt, som 70-åring. Enkelte vil vel småmorsomt meine at ho har vore igjennom ein formidabel sminkeprosess for liksom å tvihalde på ungdommen.

Men her snakkar vi ikkje om overflatisk make-up. Her snakkar vi om eit objekt som har fått heile sitt ytre og heile sitt indre ettergått, ned til minste detalj, bolt, skrue og mutter, plate og plank – der rust og råte er fjerna og erstatta av

frisk materie – dette er alt anna enn Botox og plastisk kirurgi.

I Polarstars ungdom var det liksom to bilde vi kunne sjå for oss: Den nymåla, kvite svanen som la ut mot vest i februar dagane, med god klaring til lastelinja – og den blodige, rustne og skamslåtte som kom heim et par månader seinare, men som lå lykkeleg tung i sjøen. Begge bilde på velstand og gode tider.



Polarstar i sin pure ungdom, her på prøvetur før overlevering. Enno står namnet Polarfart i baugen.

Ja, det var vel dette siste bilde frå seinvinterdagane/grytidleg vår, at ishavsskutene var mest interessante. Sjøen utanfor kaia her var eit månelandskap av selskinn som skulle tinast opp etter overfarten i fryseria, og gjerast klare for spekkemaskinen. Der inne den stod, fekk vi, nysgjerrige mindreårige, ikkje gå, så berre dei mest ulydige sneik seg inn. Men her i Gråbuda var det ope, i alle fall uoffisielt, og vi kunne våge oss inn og følgje med på den eventyrlege aktiviteten, der sagmuggen dreiv og tromlane gjekk, og Rieber-folka vraka og bestemte kvaliteten – og dermed også pris og utkome. Lite visste vi den gongen kor elendig det skulle gå med selfangsten og den triste endelikta som venta den stolte fartøysflåten. Tanken på at Gråbuda her skulle bli museum, var framand.

Livet har sidan ført meg til heilt andre stader og tatt heilt andre svingar. Men desse folkeskuleåra har vaka i harddisken gjennom heile livet. – Eg har ofte tatt meg i å tenke på, og takke for, at eg fekk oppveksten i ei så tett bygd og oppleve eit slikt tett miljø, så sterkt prega av ei heilt spesiell



Sjøen utanfor kaia her var eit månelandskap av selskinn som skulle tinast opp etter overfarten i fryseria. Polarstar 1975, foto Ragnar Thorseth

næring. – Den verdien såg eg naturlegvis ikkje den gongen.

Sjølivet var ein del av slektshistoria mi, men eg oppfatta knapt at far min også hadde vore på ishavet, eit par turar med Jopeter – eller kanskje var det Polarbjørn, eg veit framleis ikkje. Der vi budde, på sørsida av Hessa, var sildebåtane som i februar dagane kom stimande inn fjorden, det fremste bildet på fangst og fiske og sjøliv. Og kveldsunderhaldninga var å lytte på fiskeribølgja der snurparane ropte på ‘hjelpar’ og skipperen måtte finne seg i at halve kysten lytta mens han småprata med kona om dei nære ting.

Personleg har eg lite å skryte på meg av sjømannsliv. Det mest spektakulære var at vi rodde på blåbærtur i den tida. Robåt over Hessafjorden på seinsommaren for å plukke bær på Sula...

Men eg var nok litt oppglødd av denne historia om Jopeter som i 1956 var gjenfunne på Grønland etter at ho hadde forlist året før og mannskapet var gått frå borde og alle trudde at skuta hadde gått ned. Eg fekk følgje far min om bord då ho kom som slep til Ålesund. Så oppglødd var eg at eg neste dag skrytte på meg kjennskap til spøkelsesskipet som vi på Hessa kunne sjå på andre sida av Aspøvågen. – Så eg leia då ein mindre ekspedisjon av seksåringar frå Hessaskaret til fots rundt vågen, gjennom Skarbøvika og over Steinvågbrua til Skutvikpiren – der vi stod ei lang stund og studerte mirakelet før vi tok samme vegen tilbake.

Då hadde alarmen gått på sørsida av Hessa, eg hadde vore borte i mange timar og det var seine augustkvelden før eg meldte meg heime. – Det var første og siste gong Myklebust senior ga yngstesonen sin juling på blanke messingen, heilt sikkert fordi han var meir redd enn sint.



Jopeter heime etter eit år i isen.

Vi kom altså hit til bygda då eg var åtte. Og ein nyinnflytta 8-åring veit at det er viktig å komme fort inn i språket og terminologien og rammekunnskapen blant ungane på ein ny stad. I Brandal var rammekunnskapen ishavsskutene. Når skutene runda Kvitneset var minstekravet straks å sjå kva skute det var. Det var sjølv sagt at du på lang avstand skulle kunne skilje Brandal

frå Aarvak eller Polaric eller Signalhorn, for ikkje å snakke om Minna. Dette lærte eg fort. Og det same med Newfoundland-skutene: Store, mørkeraude Polarhav – umuleg å ta feil av, vesle Melshorn med den høye bakken, Polarbjørn som eg alltid innbilte meg var mykje større enn den var, Polaris som var litt utanfor 'familien' her sidan den alltid skulle ligge ved Ytsebuda, og eg var jo definert som tilhørande Indredalen og våga knapt å gå dit ut – men Polaris såg du straks, på grunn av den flotte, kanta innebygde tønna. Og så Polarstar, kvite, lange, slanke Polarstar med den stilige trekledninga rundt styrehuset – den eldste av dei alle – og den vakraste, i alle fall i ettertidas lys og modne blikk.



Polaris som var litt utanfor «familien» her sidan den alltid skulle ligge ved Ytsebuda. Foto frå Jostein Hovland.

Men: Polarbjørn – og her må eg tilstå, så feil det enn er på ein slik dag: Polarbjørn var min favoritt. Var, altså! Det var kanskje derfor eg alltid innbilte meg at den var så stor. Og den einaste grunnen til at eg var ekstra opptatt av Polarbjørn var enkel: Polarbjørn var einaste skuta eg kunne seie at eg hadde oreå tur med, einaste eg verkeleg hadde reist med. Ikkje til Ishavet, men til Oslo, saman med familien, frå Brandal ein fredags ettermiddag i slutten av august 1960, heile kysten rundt til ankring i Sandvika i Bærum søndag kveld.

To døgn på ei ishavsskute kan eg skryte på meg. Familien hadde Oslo-ferie, ei veke midt under dei olympiske leikane i Roma. Slik opplevde eg



Polarbjørn på Newfoundland 1964. Foto frå Bjarne Harald Brobakk

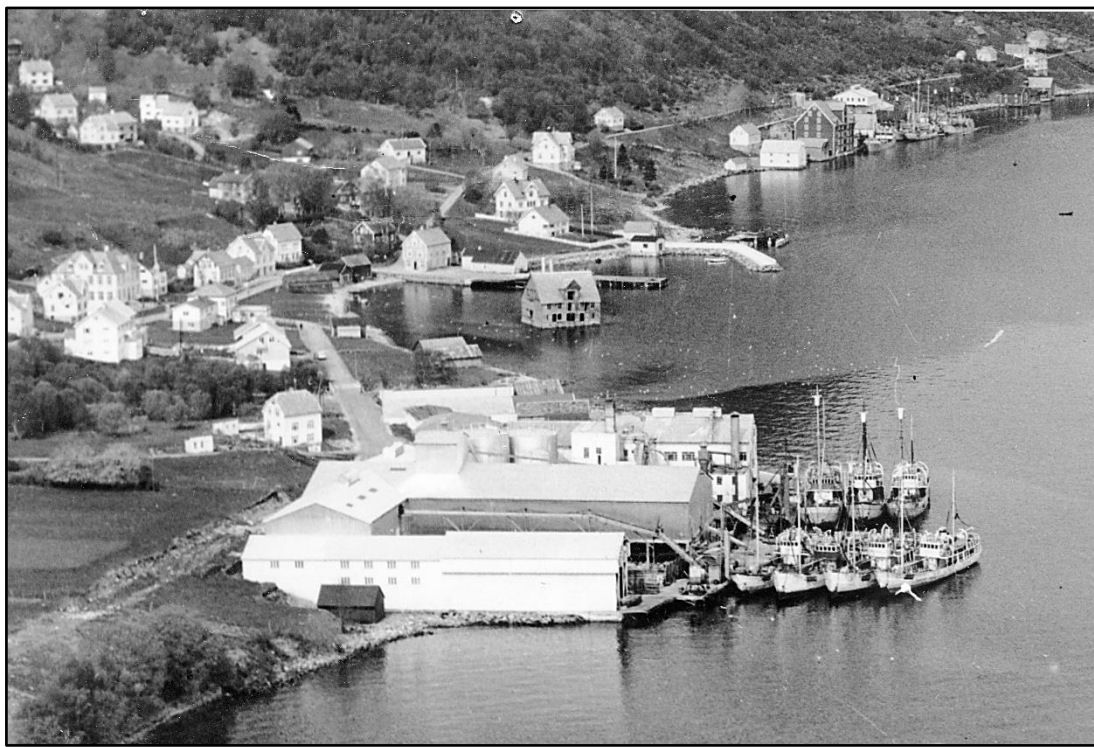
å sjå Wilma Rudolph vinne gull på 100 meter, som tilskodar utanfor ein TV-butikk i hovedstaden – det første glimtet inn i ein heilt ny teknologisk verden – vi stod i Oslo og såg det som foregikk i Roma i samme stunda!

Eg skulle så gjerne ha sagt at det var Polarstar som gjorde det muleg, men det var altså Polarbjørn.

Av ein heilt annan grunn vil Polarstar likevel alltid stå som min helt, mi redningsskute så å seie.

Eg skal kome tilbake til det. Eg har først behov for å understreke verdien av oppveksten i ishavsbygda. Livet i eit lokalsamfunn med 400, kanskje 450 menneske, med tre dagligvarebutikkar, mjølkebutikk, slaktar, bakar, skomakar, postkontor – og drosje! Gymnastikksalen på skulen fungerte som bedehus, og skulen – i si tid bygd av ishavspengar – hadde pedell, for dei som ennå minnest det begrepet.

Eg kunne fortalt om gode år. Friskt uteliv med korte vintrar og kjølige somrar. Dristig badeliv rundt ferjekaia, uavhengig av om MRF-ferjene Lauparen og Eira la til eller ikkje. Den gamle demninga i Indredalen, som både var badedam om sommaren og skøytebane om vinteren. Søndagsturar til sætra bratt ovanfor Ytredalen. Jonsokfest på Kvitneset. Svenskepilk etter småsei mørke høstkveldar på kaia her, og så mange bøtter med småsei heim at det kun var kjeft å få i huset. Rognebærkrig mellom Indredalen og Ytredalen, Kafebesøk for å handle smørbukk-karameller og cola på søndagsettermiddagane. Og ikkje minst – underlege pedagogiske metodar ved lærar Nevstads kateter.



Det var eit yrande liv i ishavsbygda Brandal heilt mot slutten av 1950-talet. Her ligg det inne 7 skuter på Karlsen sitt anlegg, (nærast) og minst 6 skuter ved Brandal Sildeoljefabrik lengst vekk i bilde. Foto frå Synnøve Kongshaug.

Eg skal ikkje trøyte dykk med dette, men eg nemner det for å illustrere korleis tida i Brandal

hadde det meste av det ein glad barndom gjerne var prega av for fem-seks tiår sidan. Og heile tida gjekk vi der, med all ishavshistoria rundt oss – som ingen gutunge brydde seg med. Det tok mange år før eg forstod det: I denne bygda var eg omgitt av legender.

Der kom Hau-Johan ruslande ned til butikken frå huset sitt øvst i Ytredalen – kva brydde eg meg med den gamle mannen, kva visste eg at her gjekk ein av skipperlegendene frå ishavet i levande live, kva visste eg at han var den yngste broren til den mest legendariske av alle legendene, Peter S, mannen som starta ishavseventyret og drog alle dei andre med seg, han som starta koldrifta på Svalbard og alt dette – ein mann som eg aldri hadde høyrte om.



Hau-Johan, Johan S. Brandal, skipperlegende frå ishavet.

Og der lengst framme ved badedammen budde Adolf Brandal, som hadde vore med pionerskuta Floren, og skrive dagbok frå den dramatiske førsteovervintringa på Aust-Grønland eit halvt århundre tidlegare. Han gjorde ikkje noko stort nummer av seg der oppe i bakkane.

Som heller ikkje Webjørn Landmark gjorde, grandonkel til dagens museumsstyrar med same namn. Skipper frå pionertida, han også. Vi såg han rusle ned i hamna for å ta ut robåten sin og sette garn, og brydde oss lite om det – heilt til den dagen vi høyrde at dei hadde funne han drukna ved båten sin ute ved Kvitneset.

I bygda var det nåverende og forhenverende ishavsskippera med Brandal som etternamn i nesten annakvart hus. Levande historie overalt. Vi var liksom på fornamn med dei, men forstod lite – i alle fall eg – av den kompetansen og kunnskapen dei gjekk rundt med etter tallause turar i isen. Og dei gjekk der i bygda og oppførte seg nesten som vanlege menneske! Og ingen av oss stilte oss opp og måpte.

Nei, då var det noko anna når ho Else kom frå Oslo-tur og kunne fortelje at ho hadde sett Kari Diesen på gata. Kari Diesen i levande live på gata i Oslo!

Og eg kjenner enno den overjordiske følelsen då skøyteløperen Roald Aas var i Spjelkavika og gjekk oppvisning. 10.000 menneske samla seg rundt vatnet der for å sjå skøytehelten. Brødrene mine var der, eg fikk ikkje vere med... Men tanken på at Roald Aas akkurat då befant seg berre nokre få kilometer unna, var svimlande. Og det var til og med før han tok gull i Squaw Valley.

Det var sanneleg anna å bry seg om, og la seg imponere av, enn ishavsskipperane i Brandal.

Nåvel, etter alle desse sidespora og digresjonane må eg rettferdiggjere at eg står her: Polarstar er dagens bursdagsbarn – det er Polarstar eg skal snakke om. Så vi må ta for oss historikken, som mange av dykk kjenner godt, men likevel: for ryddigheitas skyld...

Ideen om ei stålskute kom frå Kristoffer Marø – eg har brukt orda 'legende' og 'legendarisk' fleire gonger alt, men her toppar vi vel alle: Kristoffer Marø, ekte brandøling, som hadde 48 sesongar på selfangst, og nesten alle som skipper, og som gjennom det lange livet kunne summere ein totalfangst på skutene sine på nesten 240 000 dyr.

Då selfangarane var på utkikk etter nye fangstområde rett før andre verdenskrig og Marø kom til Newfoundland på pionerturen med Polarbjørn – treskuta Polarbjørn – i 1938, såg han kor effektive dei nyaste kanadiske skutene i stål var. Dei takla is på ein slik imponerende måte og brøyta seg inn på eit vis som treskutene berre kunne drøyme om.



Polarstar vert sjøsatt ved verftet i 1948.

Dette måtte vere noko for Brandal også, meinte han og la det fram for sjefen då han kom heim. Og Martin Karlsen tente på ideen. Men så kom krigen, og det heile måtte leggst 'på is', for å seie det slik.

Men dei to – Karlsen og Marø – var like ivrige etter å kome i gang då krigsåra var forbi. Dei ville helst bygge lokalt, men stålmangelen var stor, og ingen norske verft var der og då i stand til å ta oppdraget. Så dei endte opp med ein kontrakt med Lamont-verftet utanfor Glasgow i Skottland.

Lamont var nok litt uvan med skipstypen, og forseinkinga var betydeleg og skuta berre godt halvferdig då ho blei tatt over Nordsjøen for å bli ferdigstilt ved Liaaen-verftet i Ålesund på seinhausten 1948. Men dei nådde i alle fall å få skuta seremonielt døypst med det stilige namnet Polarfart før turen frå Skottland. Stilig i norske øyre, men det var ikkje til å unngå at dei merka skeive smil blant skottane over namnet. Om det var ei god ordbok eller ei vennleg sjel med meir inngåande engelskkunnskapar som kom dei til hjelp, er uvisst. Dei innsåg i alle fall at ordet 'fart' på engelsk – og med kraftige konsonanter 'faaarrrrrt' på skotsk – hadde ei langt anna og mindre stilfull betydning enn på norsk, og dei var raske med å gjere om namnet då dei kom til Norge.

Jomfruturen gjekk ikkje til Ishavet, men til Grimsby i England med frosne grønnsaker for

Findus – det flotte med Polarstar var jo at ho hadde fryseri!

Men i februar 1949 vart kursen sett mot Newfoundland. Den seinere mangeårig skipperen på Polarstar, Sigmund Bøe, har fortalt om førsteturen - Beklager, men her må det nesten til ein liten digresjon igjen: Kristoffer Marø var skipper på Polarstar dei fire første sesongane på Newfoundland, før han pensjonerte seg.



Polarstar-skipper Sigmund Bøe.

Sigmund Bøe var førsteskyttar. Men denne ordninga gjaldt kun på selfangst, for Marø hadde ikkje sertifikat til å føre skuta i fraktfart eller på ekspedisjonar. Han hadde allverdens erfaring, men berre eit trevekers kurs i navigasjon, nokså vanleg blant ishavsskipperane, men formelt ikkje godt nok for alt dette andre. Sigmund Bøe derimot hadde papira i orden. Så når dei ikkje var på Newfoundland, var Bøe skipper, sjølv om Marø var om bord.

...i alle fall: Sigmund Bøe skreiv i ettertid at Polarstar var 'heilt suveren' samanlikna med det han tidlegare hadde vore med på. Framfor alt

dette at skinna kunne frysast ned i staden for alt strevet med å spekke og salte. Nå kunne dei overlate det slitet til den moderne spekkemaskinen som venta i Brandal.

Dei kom heim med full last, 16.000 skinn, og for første gong fekk bygdefolket sjå dette underlege synet som seinare vart så vanleg: Skinna som låg og flaut rundt skuta for å bli tina opp og klargjort for spekking.



Polarstar leverer skinn i Brandal. Foto Ragnar Thorseth.

Else (..alle veit kven Else er!..) har fortalt kor stor skepsisen var i ishavsmiljøet mot denne ideen om stål i skroget. Alle visste jo at tre var det einaste rette. Tre gav etter, og tre tilpassa seg når isen skrudde. Det kunne jo ikkje stål! Men skepsisen gav seg fort – stålskuter var framtida.

Polarstar var likevel eit slags prøveprosjekt – skuta var på ingen måte ferdig utvikla. Skipper Marø såg at – for å sitere Sigmund Bøe – «skuta var for svakt spanta og skutesidene hadde vorte noko inntrykt av ispresset på turen», og at «det var klart at her måtte forsterkning til ved fyrste høve». Dette var etter aller første sesongen, og forsterkingane vart ordna i Nederland på nyåret 1950, før neste Newfoundland-tur. Skuta hadde då alt demonstrert kor overlegen ho kunne være samanlikna med treskutene, der ho skar seg gjennom isen med den sterke motoren sin.

Dei første åra pågjekk det eit slags kontinuerleg etterarbeid på skuta. Polarstar hadde vore på Newfoundland 4-5 sesongar før det blei bestemt



Polarstar hadde ei god evne til å møte sjøane. Foto Endre Holter 1977.

å bygge inn dei opne «gangane» akter, og det gjorde at skuta vart mykje meir stabil. Skuta var ikkje til å kjenne igjen, skreiv Sigmund Bøe. Den første tida, sa han, gjorde all sjøen i gangane at «skuta tidvis kjentest å være meir under enn over havet.»

Men ombygginga gjorde underverk. Og alt på første overfarten med innebygde gangar i 1953 fikk dei vise kva dei dugde til då skuta gjekk rett inn i eit orkansenter. «Det var sjø så turbulent som eg aldri har sett maken til korkje før eller seinare», skreiv Sigmund Bøe. Han hadde ikkje tall på kor mange gonger Polarstar kryssa Atlanteren gjennom åra han var ombord, og kor mange gonger ho gjekk inn i uvør, men aldri vart skuta påført skade, ikkje ei skramme! Påstod i alle fall Sigmund Bøe.

Verdens beste! Sa Jon Jakobsen om Polarstars evne til å møte sjøane. Ingen over, ingen ved sida.

Men ei slingreskuta var det – og blei det alltid, fortel dei som stod om bord. Skuta slingra sjølv om det var flatt hav, påstod 17-åringen Per Arne Brandal, etter tre døgn med sjøsjuke på veg til isbjørnmerking i 1975.

Andre meinte å ha fått varige mein: «Det merkast på føtene i dag», hevdar Rolf Nakken fleire tiår etterpå. Det var sagt med kjærleik.



Slingring på veg til Newfoundland. Foto Liv Skarbak.

For Karlsen-reiarlaget var Polarstar ein øyeblikkeleg triumf. Ikkje berre at dei årlege turane til Newfoundland ut gjennom 50-åra og inn på 60-talet gav så gode fangstar. I tillegg var skuta med sine to store fryseri frå første dag etterspurt til fraktoppdrag fjernt og nært. Til stor glede for reiarane.

Selfangsten var sesongbunden – ein tur til Newfoundland varte kanskje to månader – og sjølv i dei gyldne åra då selskinn var populære luksusvarer og prisane var tilsvarande gode, var det dårleg butikk å ha skuta liggande ved kai dei ti andre månadene.

Polarstar kosta 2,2 mill. kroner å bygge i 1948 – ein stor sum. Men investeringa var smart. Selfangst vart meir og meir lukrativ det neste tiåret. Og tidleg på 60-talet, like før den internasjonale motstanden mot fangsten tok av – var fangstverdien på enkelte turar til Newfoundland over to millionar kroner – altså omtrent det det kosta å bygge Polarstar.

For eventyrleg var det, sånn for 50-60 år sidan. Då 17-åringen kunne vende heim med en lott etter to månader i isen som langt oversteig det hans faderlege opphav som fast tilsett på ein verkstad i Ulsteinvik gjorde på eit heilt år. Det var artig, og pengane sat laust – og det skulle god rygg til å tåle det på lengre sikt.

Det var ikkje alltid at ungdomane fann vegen til banken.

For å sitere Harald Knutsen, ein av 60-talsungdomane som opplevde drøymelotten: «Vi sendte jo han 'Dagen' med fly til Bergen.» Referansen var altså til Dagbart Hareide som hadde småfly og kunne ta slike oppdrag på kort varsel. Underforstått: for å skaffe polvarer.

Men slike varp kunne ikkje ein skuteeigar basere drifta på. Og dei såg nok ulikt på dette med økonomisk styring, dei som var mannskap og ute på feltet, og dei som sat på 'Kontoret' her i Brandal.

Stakkars Karl Kongshaug var den som tidvis måtte halde oversynet med proviantering og forsyningar og prøve å skilje mellom det som gjekk til dagleg drift og det mannskapet tok ut til privat bruk – dei såkalla 'slapplistene' – øl, brus, tobakk og slikt til individuelt forbruk. Då hende det at mannskapet syntest at Kongshaug var vel ivrig i tenesta og maste for mykje om å få oppdatert desse 'slapplistene', og det gav dei uttrykk for.

Då sukka den pressa Kongshaug i brev til skipper Johan Holstad: 'Det er heller ikke så greit for oss her nede'.



Mangeårig skipper på Polarstar Johan Holstad.



Polarstar i Venezuela lasta med dynamitt. Foto frå Ernst Hovlid

Polarstar måtte haldast i aktivitet året rundt, og det endte med eit spekter av ulike oppdrag utanfor fangstsesongen.

Alt første sommaren etter Newfoundland gjekk skuta på oppdrag som forsyningsskip for danskane på Aust-Grønland.

Og igjen viste Polarstar seg som ein nyvinnar. Ho nådde to turar med frakt frå København og inn til Mestervig før enkelte av dei gamle danske travarane som framleis gjekk i farten, hadde klart å forsere grønlandsisen første gongen. Gamlisane starta til og med frå Danmark med god margin, lenge før Polarstar hadde kryssa Skagerak og inn til dansk hamn for å laste til første turen sin. Stor suksess for nykommaren.

Var det oppdrag i sikte, nølte dei ikkje her på 'Kontoret' i Brandal. Mannskapet måtte kaste seg tilsvarande rundt. Den som kanskje har illustrert det best, er Ernst Hovlid, som var mannskap på 50-talet, og eit år hadde vore med på Newfoundland og måtte hive seg rundt då Polarstar etter leveringa av fangsten straks vart sett i frysefart: - Ej trur ej va' heime med kona i fire tima', sa Hovlid.

Det vart ei eventyrleg reise gjennom sju tiår for Polarstar. Heilt stikkordsmessig: Kabelkontroll i Atlanteren, kvaltelling utanfor Afrika, dynamitt til Venezuela, brennevin frå Barbados, blåbær frå Polen og smør frå Danmark, levande kylling til amerikanske soldatar i Tyskland og

saueskrottar frå Grønland, seismiske ekspedisjonar og oljeleiting i nord.

Men i tal og tid kanskje mest frysefart. Frå agnsild til indrefilet, som ein eller annan har sagt. Det var fisk og kjøt på tallause turar mellom dei europeiske hamnene, og derimellom minnerike møte med det kommunistiske alvoret til politi og militære i Aust-Europa.

Akkurat det fartsområdet – frysefarten i Østersjøen til den tyske austsona, Polen og Russland – skilde seg ut, skreiv Sigmund Bøe i minneboka si. Trass i all dramatikken som følgde med ishavsfarten og alle kryssingane over Atlanteren: Det var besøka i hamnebyane med kjøtleveransar bak jernteppet som syntest å ha gjort størst inntrykk. – Dette var i den tidlege kalde krigen, og det var slitsamt både å gå inn i hamnene og å kome seg ut igjen. Dei måtte manøvrere gjennom minesveipte kanalar, med skipsvrak overalt.



Polarstar på eit av mange oppdrag på Svalbard, isbjørn merking på 70-talet. Foto Liv Skarbak.

Dei var alltid under oppsyn av vakter med maskingevær. Ved inn- og utklarering måtte alle mann stille på linje på dekk medan kontrolløffiserane gjekk frå mann til mann og samanlikna andleta med bilda i passet. Væpna folk gjekk gjennom heile båten på leiting etter kontrabande og blindpassasjerar. Først når alt var funne i orden, fekk losen kome ombord og båten kunne gå fra kai. Passkontrollen var strengast ved utklarering. – Dei var meir redde



Polarstar i Vesterisen 1990. Foto Webjørn Landmark

for at nokon skulle lure seg ut enn at nokon skulle lure seg inn, noterte Bøe. Slik var det altså i vårt nærområde for ikkje så mange år sidan.

Når alt dette er sagt: Det kan kanskje overraske litt korleis Martin Karlsen svarte Grieg-firmaet i Bergen då han alt første året Polarstar var i drift, fekk spørsmål om langsiktig leige av skuta til fiskefrakt over Atlanteren, og eventuell opsjon på å kjøpe skipet. Jo, gamle-Martin var ikkje heilt avvisande. Han kunne overvege det, sa han, om prisen var god nok.

Forklaringa på at han kunne vere villig til å kvitte seg med Polarstar, var nok at suksessen hadde avfødd nye idear. Martin Karlsen ville bygge ei ny og større stålskute, eventuelt. Han tok til og med kontakt med Hatløy om prosjektet. Men det vart med 'eventuelt'. Polarstar blei ikkje selt, men befestet seg som Karlsen-selskapets pryd og framside i mange år.

Her skal vi spesielt nemne forholdet mellom Polarstar og Svalbard. Gjennom eit par tiår og fram til 1990-talet var skuta ein årvisst og populær gjest i sommar- og haustmånadene på øygruppa i nord. På oppdrag for Polarinstituttet, som turistbåt, men kanskje mest som

sysselmannsskip i nesten ti år. I Longyearbyen var det sjølvve sommarteknet at Polarstar la til kai. Oftast med Johan Holstad i styrhuset.

Polarstar naut – og nyt framleis – ein uvanleg respekt i Svalbard-miljøet. Det er litt artig å lese minna til overvintraren Bjarne Nordnes, som i 1979 hadde lagt seg til i fangsthytta på Gråhukken, frakta dit av Polarstar på sommaren, og med avtale om at skuta skulle kome innom med ferske forsyningar seinere på hausten. Men dagane og tida gjekk, og det var blitt så seint at Nordnes hadde gitt opp håpet om fleire besøk før vinteren. Og så vakna han ein dag og ser ut gluggen.



I turistfart på Svalbard 1993. Foto Johannes Bjarne Alme.



Polarstar Nordaust-Grønland 1996. Foto frå Ingebjørn Grimstad.

Der ligg Polarstar på fjorden, tydelegvis ankra opp ein gong i løpet av natta, utan å forstyrre han eller vekke han.

‘Det’, skreiv Nordnes, ‘får man si er å ha respekt for nattens ro.’

Det går folk der oppe på Svalbard den dag i dag, 20-30 år seinare, og ventar på å sjå Polarstar segle inn Adventfjorden på nytt. Eg berre nemner det, Willy!

Eg må få lov til å gjenta det eg har sagt ved tidlegare høve: Det var ein gedigen læreprosess å vere med å skrive boka om Polarstar. Eit stort privilegium for ein landkrabbe å få reise med alle dei som har bidratt med historiene sine, følgje dei over havet i stille og storm, kjenne sjøsjuka med førstereisgutane til dei var berga ved iskanten, vere med dei på leiting etter selen, kjenne på uroa når isen skrudde, stå i tønna med den erfarne skipperen, sitte med kortspel i lange fastfrosne, uverksame veker langt unna sellæggra, og kjenne på rusen og adrenalinet når dei endeleg hadde leita seg fram til dyra og kunne kaste seg ut i like lange, slitsame dagar og

døgn for å verkeleggjere draumen, der måltid og søvn var underordna, der drevne fangstfolk fekk vise kunstane sine og kompetansen sin – og så, mette på eventyret, vende heim og kassere inn gevinsten. Eller gå i land skuffa etter ein sjeldan bomtur.

For å sitere meg sjølv: Ingen er flinkare enn oss pyser til å sitte i godstolen og leve ut spenning og farer og gleder og nedturar – gjennom andre.

Det som slo oss då vi arbeidde med Polarstar-boka og vi bad alle desse som hadde reist med skuta om å bla i minnekammeret og fortelje historiene sine, var kor sterkt og nært forholdet deira var til Polarstar. Og framleis er.

Det var ein påfallande kjærleik som låg under alle historiene, humring og sprudling og trivsel og varme i forteljingane frå så mange tiår tilbake i tid. Kjærleik som ikkje hadde rusta.

Personleg har eg òg merka meg med den store gleda som mange av veteranane frå Polarstar fortel om turane til det vakre Aust-Grønland, og minst like mykje minna dei har frå alle åra Polarstar gjekk på Svalbard.

Og eg må vedgå at vi hadde nokre muntre stunder i bok-komiteen då vi sat med materialet

frå sysselmannstida til Polarstar og dei minna som enkelte av mannskapet delte med oss – som: besøket til Stortingets utanrikskomite ein gong tidleg på 80-tlet, og det var middagar og skåltalar og godt med drikke. Vi hadde stor glede av å diskutere kven Per Larsen refererte til når han fortalde om enkelte som merka seg ut. Per Larsen sa berre ‘han’, sitat: ‘Når dei heldt takketale, så sat han skit fulle’ med berre slibrige bemerkningar.’

Det er klart at vi sirkla oss inn på ‘han’. Han som heller ikkje gadd å gå i land på utflukt med Polarstar, før han hørde at det skulle serverast konjakk.

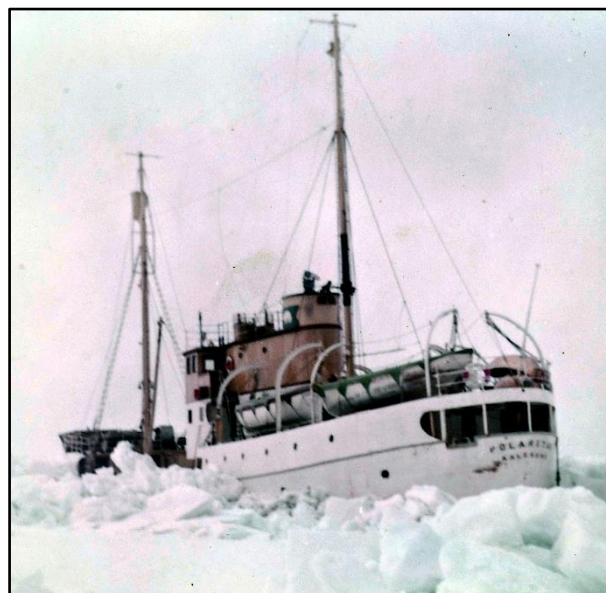
Men mannskapet hadde munnkorg, og dei var lojale. Det var kravet til dei som gjekk i offisielt oppdrag for Sysselmannen og frakta både kjente og ukjente kjendisar. Kjempeartig, sa Else, som var ferieavløysar for stuerten på Polarstar eine sommaren og hadde mykje fintfolk om bord. Som ho ikkje har sagt eitt stygt ord om.

Rolf Nakken var vel knapt nok indiskret, han heller, då han fortalde at han hadde sett Kjell Magne Bondevik røyke sigar.

Polarstar var ein pionerbåt, som staka ut kursen for moderne selfangst etter den andre verdenskrigen. Den første norske fangstskuta i stål, og no den siste som fortsatt flyt – om vi ser bort frå eit par yngre skuter i nord som enno tar turar i Vesterisen innimellom og held eit symbolsk liv i norsk selfangst.

Men Polarstar har klart seg gjennom gode og vonde år, gjennom dei gyldne 50- og 60-åra så vel som i nedgangstidene etterpå, då fangstmotstanden fekk styrke og marknaden svikta. Polarstar gjekk i Vesterisen etter at Newfoundland vart stengt, og heldt det gåande der den eine skuta etter den andre gav opp og forsvann.

Der er ei rørende historie om korleis PK – Peter Karlsen – kalla Johan Holstad til seg vinteren 1979, då Peter var alvorleg sjuk og ikkje hadde så lenge igjen. Han var, som alle andre, prega av vanskanen i næringa, det gjekk tungt inn på han å sjå korleis selfangst i løpet av få år var gjort til ei slags paria. Og akkurat denne sesongen skulle t.d. bli den siste for reiarlaget si skute Brandal. Ho vart seinka i Ellingsøyfjorden same året.



Polarstar fast i isen ein gong tidleg på 1960-talet. Foto frå Bjarne Wangsmo

PK såg kva veg det bar, og han hadde ei bøn til skipperen: «Johan, ein ting må du love meg, at i alle fall Polarstar fortsette’.» Realistisk nok la han til: «Så lenge det let seg gjere.»

Det let seg gjere i nesten 30 år, om enn til og frå. Oppdraga på Svalbard var nok etter kvart viktigare enn turane i isen, men på slutten av 90-talet var det ikkje muleg for Else og Karlsen-firmaet å halde fram.

Polarstar var blitt Else Karlsens liv, å halde skuta flytande og frisk og aktiv vart hennar livsverk. Ho sa at skuta var blitt som ein av ungane hennar. Men det butta for mykje til slutt. Og Elses kommentar då skuta i 1999 vart kjøpt for opphogging, fortel alt om kjærleiken til Polarstar: ‘Jeg tror jeg kommer til å være bortreist når de nye eierne kommer for å hente henne.’

Men heldigvis, kjærleiken til Polarstar var djup hos mange fleire enn Else. Skuta stod som det fremste symbolet på heile ishavs historia og det som hadde gjort Brandal til Brandal, men ho var eit heller sørgeleg syn og håplaut økonomisk prosjekt der ho låg til kai – ei fordums skjønneheit på veg til spikar.

Derfor rykka Bjarne Brandal og Lars Brandal inn, med fagleg assistanse av Jarl Brandal,



Polarstar i Vesterisen 2006. Foto frå Johan Veiseth

kjøpte den gamle dama ut av spikartrusselen og begynte arbeidet med å sette ho i stand igjen. Med mykje hjelp av dugnadsvillige entusiastar klarte dei det godt nok til at skuta – under over alle under – fekk to-tre sesongar til i Vesterisen. Men det var eit tapsprosjekt, og investorane måtte kaste inn handkleet.

Det er for ille, sa Willy Nasset da, og kjøpte skuta med støtte frå lokalt næringsliv, fekk ho ført til Polen og gjennomførte der eit nitid og kostbart restaureringsarbeid for å sette ho i same stand som ho var i gullalderen – alt under strengt tilsyn av Riksantikvaren, som altså gjekk med på å verne Polarstar som einaste gjenverande ishavsfartøy – og dermed også støtta restaureringa økonomisk.

Polarstar er verna, men ikkje freda - ho er ingen museumsgjenstand. Om ho ikkje nødvendigvis skal gå på fangst, så skal Polarstar framleis vere i drift. Takk og pris. Polarstar var der først, og er og forblir her sist. Ingen over og ingen ved sida.



Ein glad og letta Willy Nasset har fullført prosjektet og ført skuta attende til Brandal.

Åja, det var dette med Polarstar som mi redningsskute.

Eg har aldri lagt skjul på høgdeskrekken min. Dvs. i yngste alder gjorde eg nettopp det, la skjul på den.

Som kjent var klatring i rigg og tønne på ishavsskutene av dei viktigaste fritidsaktivitetane til gutar i Brandal, og lite brydde folk i bygda seg med det. Like lite som dei brydde seg med at vi bada rett ved ferjeledden når bilferja la til.

Det var sanneleg tider, det!

Nåvel, i alle mine forsøk på å bli ekte brandøling stod dette med tønneklatring som eit kolossalt hinder, og eg gjorde alle mulige kunstar for ikkje å bli avslørt. For her klatra sjølvsagt alle i tønnene. Ein tradisjon gjennom generasjonar. Og ikkje berre i Brandal: Ishavsbispen Monrad Norderval – som var fødd med familienamnet Nilssen – vaks opp rundt skutemiljøet i Skutvika (!) i Ålesund, og har gitt oss ein minneverdig replikk som faren sende han, der vesle Monrad hang godt oppe i riggen på faren si skute. Faren, skipper Oskar Nilssen, ropte opp: ‘No dett’ ikkje du ned, gut – oss ha’ akkurat spyla dekket!’ Saftig realisme. Eg tilhøyrer ein litt annan kategori.

Eg må nesten prøve å forklare dette: Eg veit ikkje om nokon her eigentleg har kjent på det,



*Johan Holstad på veg opp i tønna på Polarstar.
Foto Webjørn Landmark*

eller har forståelse for det – denne følelsen av at det er livet ditt det står om, der du klamrar deg fast til ein stige, ein leider, ein rigg. At du kan endre alt berre ved å sleppe taket med høgrehanda, kor lite som skal til, og at du i all redselen nesten blir fasinert av det, nesten morbid tiltrekt av tanken. Men du klamrar deg til livet, frys nesten fast. Og små vindpust eller sola som stikk fram bak ei sky kan få det til å svartne heilt og nesten rive deg laus og sende deg i djupet. Vel, slik kan det være å ha høgdeskrekk.

Å kome seg opp i tønna – om ikkje anna enn ein gong – var derfor det overordna målet. Og ein haustdag her tidleg på 60-talet, og sjøen var perfekt stille, ikkje eit vindpust, skydekket patent utan sjanse for sola til å bryte ekkelt gjennom – då klarte eg, kaldsveitt og bleik, å dra meg opp i tønna.

Og det var tønna på Polarstar.

Ein einaste gong, aldri før, aldri sidan.

Takk, Polarstar.

Til Polarstar på 70 års feiringen

POLARSTAR

Vi hilser Willy Nettet fra Hareidlandet
Og det har nokon og ein kvar fått sanne

At for selfangarskuta han kjensle fekk
Og skrev ut en stor gild sjekk

Slik at i Brandal vi feirer denne helgen
For ei skute som en gang var helt på felgen

Men hammerslag for hammerslag – rust og
forfall måtte vike
Sveis og maling dag for dag – og frem i lyset
uten like

Hvit som isblink i dagens gry
Ei skute stolt og fin som ny

Fedrerers arv i skrog forplikter
Is vil bryte, mot nord du sikter

Og et navn vår hyllest selvsagt har
Vi gleder oss – Polarstar

Børge Ousland
31. august 2018



Heimkomstdagen. Foto Sigrid Jønsson

Kjære alle Polarstar vener

Det er på tide sende alle dykk ei haust-helsing, og å få takke for ein fin sommar.

Oss har i felleskap fått laga ei flott 70 års markering av skuta, gjennom tre flotte dagar i Brandal, der veldig mange kom og tok del. Det er så flott å sjå korleis denne skuta dreg folk til seg, korleis alle har ei eller anna form for kjærleik til denne skuta. Det vart som sagt fine dagar og kvelder, med celebrert besøk fra heile landet. Rekner med at Redaktøren av Isflaket fortel meir om dei besøka.

Oss fekk også anledning ta skuta til Ålesund for å plukke opp gjestar. Og det var både stolt og flott å kunne legge skuta til i Sjøgata og føle at oss var svært velkomne der også. Og alltid kjekt å vise fram Ishavets Grand Old Lady. Skuta låg stolt der ikkje langt frå eit stort tursitskip. Fint var det då å høyre at folk som kom om bord, fnyste sånn passeleg til det store turistskipet og sa oss at det er nostaren som er flottast.

Det var ingen om bord i skuta vår som mælte imot!

Eg vil i denne samanhengen her få takke alle som kom til festen, alle frå ishavsbygda, frå Hareid, frå bygder og byer rundt om, frå Oslo og Longyearbyen, frå Trøndelag og Tromsø, ja jammen fra Halifax Canada også.

Det er ei stor ære for meg og alle oss om bord å få besøk av alle dokke. Eg ser kor viktig det er for alle dei frivillige om bord også at dykk set pris på deira arbeid. Takk.

Hvis eg skal driste meg til å nemne navn i denne samanhengen, så veit eg alle tilgjev meg når eg framhevar Gunnar Myklebust og hans glitrande foredrag om skuta. Håper redaktøren i Isflaket kan finne plass til foredraget, det fortener alle å lese!

No nærmar det seg at skuta skal starte eit nytt liv, som seilande kultur og dokumentasjons-senter for norsk fangst og polarhistorie, og ho vil farte rundt lang kysten og la folk få ta del i alt dette. Oss har gjort ein avtale med seriøst og spennande firma som kan dette med slik fart.

Eg håper dei siste bitane fell på plass no snart, at alle avtalar mellom partane, Ishavsmuseet inkludert. Da føler eg meg trygg på at dette skal



Willy Nasset, her på talarstolen under 70-års feininga. Foto Svein Harberg

verte bra saker for skuta, drivarane og alle som har glede og interesse av skuta.

Ikkje noke vil glede meg meir enn at skuta får leve, at ho stolt kan farte rundt og vise seg fram.

Eg har eit sterkt behov for å takke alle dei som har bidrege på eit eller anna vis, stort eller lite bidrag, alt er viktig! Eg trur ingen føler for at dei skal stå foran nokon andre, derfor har eg sett opp ei liste i alfabetisk rekkefylgje. Eg har sagt det før og eg seier det igjen, dette er VÅR skute, dette er like mykje dykkar arbeid som mitt. Og eg føler sterkt at det er eit felles lyft og eit felles prosjekt. Utan dykk hadde alt dette vorte mykje fattigare, og la oss no vere kry av det oss har fått til. Vi veit at oss har og har hatt nokre motstandarar gjennom prosjektet, men la dei «vere på land no»!

Eg har etter fattig evne prøvt få med alle saman på denne bidragslista, mangler der nokon, so lover eg at dei skal verte nemde i neste utgåve av Isflaket.

Ha ein fin haust no og fylgj med kva skjer på museet framover, mykje spennande. Når det gjeld Polarstar so har den lagt i Brandal heile sommaren til glede for museum og folk og vist seg fram, no vert den teken til Hjørungavåg og vert liggande ved kai der til alle papirer og avtaler er i orden, og skuta vår kan segle på nye eventyr.

Beste helsing Willy Nasset tlf 95070668

DEN STORE POLARSTAR- FAMILIA, BIDRAGSYTARAR og ENTUSIASTER

Alme Johannes
Alme Oskar
AlmeRobert
Apalseth Audun
Berge Tore
Bigset Oddvar
Bikset Nesset Rebekka
Brandal Annika
Brandal Bernt
Brandal Elsa
Brandal Hans Petter
Brandal Jens Peder
Brandal Johan Ole
Brandal Johan Petter
Brandal Kjell
Brandal Kurt Johnny
Brandal Lars J
Brandal Odd
Brandal Per Arne
Brandal Tore
Brandalskoret
Bratli Inger Marie
Bratli Laila
Brubakk Christina
Devold Ingrid
Devold Jacob
Devold Monica
Ekeblad Anna Lena
Five Beats
Fjelly Henrik
Furnes Harald
Gaarden Audun
Garshol Rolf
Gjerde Atle
Gjerde Jon Mindor
Gjerde Vegard
Grimstad Ingebjørn
Grimstad Leiv Arne
Grimstad Oddbjørn
Grimstad Øyvind
Hareid Andreas
Hareid Kommune
Hareid Skipsservice AS
Havila AS
Herøy Kommune
Hohfeldt Torsten

Holstad Beathe
Holstad Frank Tore
Holvik Jan
Innovasjon Norge AS
Ishavsmuseet Aarvak
Jets Vacuum AS
Johansen Ståle
Jotungruppen AS
Jønsson Eli Sølvi
Jønsson Sigrid
Jøsok Jan Arve
Jøsok Jarle Petter
Kaldhol Idar
Kaldhol Ottar
Karlsen Arnfinn
Karlsen Else
Karlsen Marit
Karlsen Martin
Karlsen Martinus
Kjellefold Bjørn
Knutsen Harald Ingolf
Kongshaug Synnøve
Kvalsund Nesset Julianne
Kvalsund Steffen
Landmark Webjørn
Liavaag Petter
Lien Herdis
Myklebust Gunnar
Møller Harald
Nakken Rolf
Naustenget Gunn
Nesset Andreas
Nesset Elisabeth
Nesset Ivan
Nesset Jan Kåre
Nesset Jim Andre
Nesset Kajsa
Nesset Knut Eivind
Nesset Kolbjørn
Nesset Olida
Nesset Sølvi
Nilsen Stine
NRK TV Møre & Romsdal
Nøringseth Åshild
Olav Gjerde
Olympic AS
Overå Arild
Red Roosters Blues Band
Regionsavisa
Reitan Tor
Riise Andres

Riise Per Johan
Riksantikvaren
Rise Bygg AS
Rise Hans Petter
Røyset I Bjørn
Røyset Ørjan
Sande Kommune
Sandvik Jan Inge
Selvåg Knut
Selvåg Svein
Sjøfartsdirektoratet
Skarbakk Hans Andre
Sparebanken Møre
Sperre AS
Star Carboline AS
Stette P AS
Stokke Gunnar
Storhaug Benjamin
Storøy John
Sunmørsposten TV/avis
Thommasen Jørn
Ulstein Betongindustri
Ulstein Mannskor
Ulstein Verft AS
Veiseth Johan
Veiseth Sven Aslak
Veisteh Vidar
Vikebladet/Vestposten
Vollsæter Vidar
Walderhaug Terje
WEST Buss
Øvrelid Ronald
Årseth Knut Arne
Aasen Bildemontering AS

Og sjølvsagt takk til alle dokke hundrevis som har oppmuntra og gledd meg med positive meldingar, møter, telefonar, brev og bilder, og gjeve meg trua på prosjektet.

Tusen takk!
Willy

Til dei som tek vare på «Polarstar»

Norsk fartøyvern er ei suksesshistorie. Den verna flåten består av alle slags fartøy, frå små sjarkar av tre til store hurtigriteskip av stål. Kring 260 historiske fartøy er til no berga frå hogging eller senking.

Dette har ikkje kome i stand som følge av offentlege planar, men er resultatet av innsatsen til fleire tusen frivillige over heile landet som årleg legg ned kring 150 000 dugnadstimar på desse fartøya.

Når «Polarstar» i dag kan feire sin 70-års dag veit vi at det langt i frå er ein sjølvstendig ting. Skip vert sjeldan så gamle. Dei fleste vart bygde med tanke på å gjere teneste i 25 til 30 år, men enkelte skip bit seg liksom fast i historia. Det veks fram eit særleg tilhøve mellom skipet, mannskapet og lokalsamfunnet der det høyrer heime, skipet vert referert til i historiene som utgjer heimbygda sitt kollektive minne og oppnår etter kvart ein slags mytisk status. Slike skip kan halde det gåande i generasjonar, og når dei forsvinn vert det svært tomt etter dei.

Eg forstår at «Polarstar» er eit av desse skipa. Heldigvis er det også eitt av dei som har lukkast å berge for ettertida. Typisk nok er det bygda sine eigne folk som stilte opp når det gjaldt som mest. Åleine kan ikkje Riksantikvaren få til stort, men når vi kan stø opp under arbeidet til lokale krefter vert det mogleg å løfte svært store prosjekt.

Det er difor i dag på sin plass å rette ein stor takk frå Riksantikvaren til dugnadsgjengen, til Willy og andre lokale krefter som er med på å halde «Polarstar» flytande og blank i pussen. Eg har tidlegare halde fram restaureringa av «Polarstar» som førebiletleg. Eg nyttar no høve til å utvide dette til også å gjelde det lokale engasjementet og innsatsen kring skipet.

Lukke til med feiringa.
Oslo 30.08.2018

Erik Småland
Riksantikvaren.

Til Polarstar sin 70-års feiring

**Ærede Ordfører, mine Damer og herrer,
ærede Willy Nesset,**

Takk for invitasjonen til feiringen av ishavsskutas Polarstar 70-årsdag.

Der er dessverre slik at andre oppgaver tillater meg ikke å være her i dag sammen med dere, men ta vennligst imot mine oppriktige gratulasjoner for Brandal og hele Hareid kommune.

Den 70-år lange historien til ishavsskuta Polarstar er i en meget stor grad en del av Norges historie. Takket være energien og visjonen til Willy Nesset og personer som jobber med ham er den fortsatt levende og fascinerende, og utgjør en viktig del av det moderne Norge.

Dagens feiring forteller mye om kontinuiteten i den norske tradisjonen, der livet og arbeidet er knyttet til havet, der livet er hardt og modig, og der arbeid og klare verdier utgjør grunnmuren for hele lokalsamfunnet.

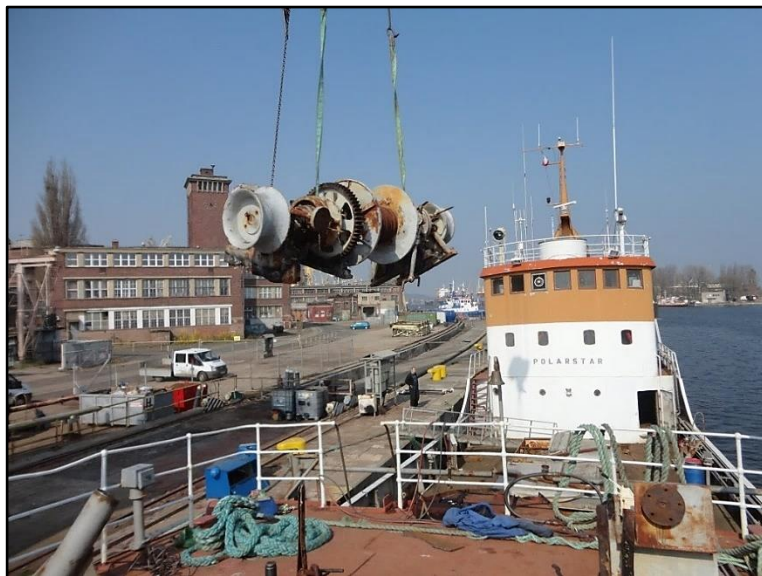
Jeg gratulerer dere at dere har denne respekten for vakre tradisjoner, denne kjærligheten til deres arv og deres røtter.

Vi er veldig glade for at Polen kunne yte et lite bidrag for støtte denne arven - renoveringen av Polarstar ble gjennomført ved et polsk verft.

La meg benytte anledningen til å minne om at Polen har også sine lange historiske forbindelser med Norge.

Et av stedene der vikinger kom i tidlig middelalder og opprettet bosetning for å drive med handel, var byen Wolin, opprinnelig kalt Jomsborg. Kildene fra denne perioden beskriver stedet som "en festning med tilhørende havn". Ifølge sagnet var grunnleggeren av denne bosetningen Harald Blåtann, kongen av Danmark og Norge. Som følge av sår påført i slaget med sin sønn, Svein Tjugeskjegg, døde kong Harald rundt 985/6 nettopp i Jomsborg.

Dagens Wolin er ikke det eneste stedet i Polen med en historie knyttet til vikinger. Vi burde også huske alliansen av 1315, som Polen



Restaurering i Polen, vinsj på veg i land for overhaling. Foto Willy Nesset.

inngikk med Danmark, Sverige og Norge, samt Mecklenburg og Pommern. Disse kontaktene utviklet seg videre gjennom århundrer.

I 2019 er det et viktig jubileum, 100-årsdagen for etableringen av diplomatiske forbindelser mellom Norge og Polen, som i 1918 gjenvant sin uavhengighet.

Det er også verdt å nevne at allerede i 1919 undertegnet Republikken Polens første utsending til Norge, Czesław Pruszyński, den første handelskonvensjonen med den norske regjeringen, der det ble bestemt at Norge skulle levere til Polen sild. Som vi kan se utviklet seg samarbeidet mellom våre land innen sjøindustri og fiskeri godt allerede da. I dag er Polen den største mottakeren av norsk laks, og også den største importøren i Europa av sild og makrell, som kan være et bevis på at historie er mer til stede i vår nåtid, enn vi kunne ha forventet.

Vennligst ta imot mine beste ønsker i anledning dagens feiring. Jeg håper også at jeg kan snart besøke Brandal og Hareid kommune,

Iwona Woicka-Żuławska
Republikken Polens Ambassadør til Kongeriket Norge

Brudeparet framfor Kongsbreen.

Av Johannes Bjarne Alme



Vielse ved Kongsbreen 4.juli 1959. Brudeparet var Alvhild Fludahl Torsmyr og Asbjørn Torsmyr. De ble viet av sokneprest Erling J. Nødtvedt.

" Vet dere så hvor vi holdt vielsen av brudeparet? Nei, det kan dere ikke gjette. Vi holdt den ombord på dekket av Nodsyssel inne ved Kongsbreen- i et strålende solskinn uten make. Jo, det var litt av en anledning. Samtidig med dette brevet sender jeg en film fra begivenheten, og så venter jeg spent på å få noen gode fargebilder (slides) av det hele. Mikalsen fotograferte med mitt fargeapparat. Den begivenheten kunne være noe å sende til et eller annet dame- eller bildeblad. Det var jo litt av en sensasjon det hele. Men si meg, hvorfor skulle vi stå i det mørke og triste lokalet i Ny Ålesund, når vi hadde Guds prektige natur like utenfor?," sitat fra E.J. Nødtvedts brev 6.juli 1959. Foto ved sokneprest Erling J Nødtvedt, fra biletsamlinga til Svalbard Museum.

Det heile begynte med eit bilde frå gamle dagar i Svalbardposten. Det var eit par som gifta seg om bord i gamle «Nordsyssel» i Kongsfjorden. Eg såg bildet og las namna. Då slo det meg at Siv på ferga hadde sagt noko om at foreldra hadde vore på Svalbard og etternamnet var det

same som hennar mellomnamn. Eg tok bilde av sida i Svalbardposten og sendte ho. Jau det var foreldra henna.

Fleire gongar sidan har eg både tenkt og sagt at dette skal eg skrive litt om, men åra har gått. Omsider i dag, 20. september 2018, har eg prata med bruda, Alvhild Johanne, på telefon.

Alvhild er fødd 26.02.1938. Dei første 15 åra av livet budde familien i Høyanger, så flytta dei til Sunndal, der faren fekk ein betre jobb. Asbjørn Torsmyr, fødd 01.02.1936, er frå i Berkåk. Han fekk seg jobb i Sunndalen, og i 1958 møttest Alvhild og Asbjørn. Dei vart saman, og ikkje så lenge etter foreslo Asbjørn at dei skulle ta ei periode i Ny-Ålesund på Svalbard for å legge seg opp

pengar. Ei vanleg periode var den gongen to år. Alvhild seier ho var ung og sa ja til alt den gong.

Dei reiste frå Sunndal og nordover til Værnes, fly til Bodø og hurtigruta til Harstad. Der det var full legesjekk og undersøking på alle måtar før dei fekk reise til Svalbard for to år. Asbjørn var lova jobb i gruva, men då sette Alvhild foten ned, det atterletet orka ho ikkje, så han fekk arbeid i drift og vedlikehaldslaget som dreiv byen. Ho hadde ikkje lovnad på nokon jobb. Dei gjekk om bord i ein mindre lastebåt den 2. mai 1959. Den 7. Mai kom dei til Ny-Ålesund, det var Kristi Himmelfartsdag. Dei fekk ein liten hybel på den gamle spisemessa. Alvhild fekk ganske omgåande arbeid på messa. Alle måltid vart servert i messa, det var einast noko lite tørrmat som var lov å ta med på hybelen.

Kort tid før dei reiste, vart Alvhild klar over at ho var gravid. Likevel reiste også ho til Ny-Ålesund. Og dei begynte livet der oppe. Det var hektisk og kjekt. 17-mai var der masse snø, og høge brøytekantar. Ho minnst at borna sat på sleden og ropa hurra mens hesten med dombjølle trava rundt i den vesle byen.



Brudeparet.

Det var ein fin plass, og begge to trivdas. Alvhild kan enda minnest at dei hadde steikepanne på hybelen som dei speila både gås- og ærfuglegg. Ærfuglegga var store og grønspragla, og eit einaste egg fylte heile steikepanna. Alvhild lurte på om egga smaka tran, men det gjorde det ikkje, dei smaka rett godt. Når dei skulle ut å gå måtte dei ha med borse. Det var der oppe ho første gang skaut med Krag, ho treffe blikkboksane som var blink, og fekk ein saftig blå kul på skuldra attpå.

Jonsoknatta gjekk dei tur på stranda og ho kan enda sjå føre seg sandstranda dei gjekk langs, knall blå himmel og sola rett over hovudet. Det var berre palmane som mangla, så kunne ein tru ein var i Syden. Også dei vakre blomane dei passerte sit sterkt i minnet. Ho kan enda sjå føre seg den rosa-raude fargen på dei lavt veksande blomane.

Den 4. juli 1959 kom «Nordsyssel» innom. Asbjørn hadde prata med sokneprest Erling J Nødtvedt, og dei avtala at i staden for å vie dei innandørs på hotellet, skulle dei ta turen ut på fjorden med «Nordsyssel» i det praktfulle været.



Brudeparet nokre år seinare.

Dette fekk Alvhild vite når ho var ferdig på arbeid klokka 12. Då var det å gå heim, stelle seg litt, og ta på sin eigensydde kjole og kåpa utanpå og rusle ned på kaia. Dei gjekk om bord og «Nordsyssel» kasta loss og dei gjekk ut på fjorden og la seg til ikkje så langt i frå Kongsbreen. Det var knall blå himmel med nokre lette godvêrsskyer, sola stod over hovudet på dei, det var vindstille, blå sjø, is og snø kring om som kulissar.

«Været og kulissane var som på ein film» seier ho om dagen. Der utførte sokneprest Erling J Nødtvedt vigsla. Midt under seremonien stoppa han opp, kika på Alvhild og spurte om ho fraus. Noko ho ikkje gjorde. Etter den stilfulle seremonien vart dei nygifte invitert inn i salongen til ein dram frå Skipperen. Seinare på kvelden vart dei spandert på middag på hotellet i lag med forlovarane og ein arbeidskollega av Asbjørn. Der vart også alle gratulasjonstelegramma frå Noreg lese opp. Seinare på

kvelden vart det litt feiring på hybelen. Men det var ikkje den store feiringa. «Vi har mimra og kome til at heile bryllaupet kom på 80 kroner, inkludert spritflaska Asbjørn fekk ta ut og likørflaska mi», ler Alvhild.

Minna frå Ny-Ålesund og Kongsfjorden er mange og for det meste gode. Men spesielt første tida på våren var maten dårleg. «Når eg var i kjellaren og skulle hente opp poteter kom dei nærast etter meg, så dårleg var dei» seier ho i dag snart 60 år etter. Etter kvart som ferske forsyningar kom, betra maten seg betrakteleg. Elles kjenner ho enda gleda over fersk frukt når det kom. Ei kasse vart skada under lossing, og Asbjørn kom på hybelen med fersk frukt, det var fantastisk seier ho. På butikken kunne dei kjøpe forskjellig småtteri, det var kjekt å ha den moglegheita. Men både Asbjørn og ho let stort sett alt dei tente gå rett inn på bankboka, det var no derfor dei var der.

Etterkvart som Alvhild fortalte om graviditeten vart ho frårådd å føde i Ny-Ålesund. Så i slutten av juli reiste ho ned med lasteskipet «Steinravn». Då hadde ho lagt sjuk med lungebetennelse i fleire veker. Ho hugsar at det snøa vassrett då Asbjørn følgde ho ned på kaia då ho reiste. Det vart ein lang tur, først overseglinga til Harstad, så taxi til Fauske, og tog derifrå til Berkåk der ho tok inn hos svigerforeldra. Før turen gjekk vidare til Sunndal dagen etter.

Trass både ho og Asbjørn var ivrige å skrive brev, postgangen var så som så, det var ofte tjukke brev som kom over Barentshavet, var det ei historie ho ikkje fekk vite om før etter Asbjørn var komen heim. Asbjørn og ein kamerat var ute i båt, dei hadde vore å sankt egg. Så kom dei nær breen, som sjølv sagt akkurat då kalva. Motoren stoppa, og dei måtte verkeleg legge seg på årane for å halde båten mot bårane frå brekalven. Båten vart halvfull av isvatn, men den kvelva ikkje. Nedkjølte og skremte kom dei seg attende til Ny-Ålesund.

Utover hausten spurte Alvhild fleire stadar etter jobb til Asbjørn, og det lukkast på Årdal og Sunndal verk i Sunndal. Så på haustens siste båt frå Ny-Ålesund kom Asbjørn sørover. Han tok

til på verket i januar 1960. Ein god arbeidsplass som han vart på til han fylte 62 år.

Alvhild har alltid vore glad i å sy og strikke, såleis var det heilt naturleg at det første ho kjøpte når ho kom heim var ei symaskin. 13 januar 1960 kom babyen. Etterkvart vart det fire born, og symaskina vart flittig brukt. Asbjørn hadde lagt seg opp 10 000 kroner det halve året han var i Ny-Ålesund. Det var vel ei årslønn for ein industriarbeidar den tida.

Etterkvart som tida har gått har vigsla om bord «Nordsyssel» i Kongsfjorden vorte meir og meir spesiell og kjær for Alvhild og Asbjørn. Dei kjente på det var kjekt når det hendte, men i dag er det eit spesielt kjærst minne. Dei to andre para som gifta seg i Ny-Ålesund den sommaren vart via på hotellet. «Det kan liksom ikkje måle seg med været og kulissane vi hadde i Kongsfjorden», smiler Alvhild.

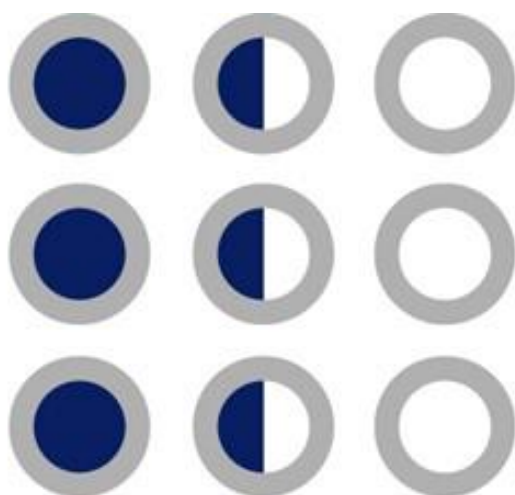
Trass dei planlagde to åra enda opp med tre og seks månader, har dei mange minner. Gruveulykka i 62, to år etter dei var der, sette stygge spor, fleire dei kjente frå tida i byen vart råka av den ulykka.

Fleire gonga medan dei var yngre og forma var god, tenkte dei på å ta ein tur attende til Ny-Ålesund, det vart aldri.

Stor takk til Alvhild og Asbjørn som delte minna frå 79 °N med oss.



Alvhild Fludahl Torsmyr



NORMEX

Ozone and Water Technologies

Stadig nye gjenstandar til Ishavsmuseet.

Av Johannes Bjarne Alme

Det er hyggeleg at ishavsrelaterte gjenstandar endar på Ishavsmuseet. I følgje museumsstyrar Webjørn Landmark er det auka interesse for å donere bildar og gjenstandar til museet.

«Det er alltid hyggeleg når folk kjem med slike gåver. Vi tek imot, registrerer opplysningane som givaren har om gjenstanden. Fysiske gjenstandar vert plassert i utstillinga eller lagt i magasinet til framtidige utstillingar eller dokumentasjon.

Bildar kan vi nær sagt ikkje få nok av. Sjølv om det ofte er mange bildar som går att, er der alltid nokre som er nye, eller i ein samanheng som gjer at fleire bitar av ishavshistoria fell på plass.» Seier Landmark.

På polarkvelden 14. september hadde balsfjordingen Birger Bjørkan, som er busett på Melhus, teke turen til Brandal. Under middagen etter Hallvard Holm sitt foredrag, overrekte Birger Bjørkan tre gjenstandar til Ishavsmuseet. I 1972 var Birger om bord «Is-Ola» på Svalbard, dei assisterte «Harengus» som var der i seismisk / oppmålingsoppdrag.

«Harengus» grunnstøtte og forliste. «Is-Ola» berga ein del frå havaristen. Birger tok vare på eit livbelte. Dette har hengt i naustet i Balsfjord inntil for nokre få år sidan, då tok Birger det med til Melhus, med formål å gi det til Ishavsmuseet på Brandal, «sidan Harengus var Møreboat», som han sa.

8. april 1988 forliste «Veslekari» i Vesterisen. Mannskapet vart berga av «Harmoni». Bror til Birger, Guttorm Bjørkan var fangstmann om bord «Harmoni». Han tok vare på eit livbelte frå «Veslekari». Det vart liggande i same naustet i Balsfjord. Av same grunn meiner Guttorm at livbeltet skulle til Ishavsmuseet på Brandal.

I 1980 var Birger Bjørkan med «Polastjerna». (Dei berga då mannskapet til «Polarfangst» - tidlegare «Sjannøy»). Mange år etter fekk Birger laga nokre kruser med bilete av



Birger Bjørkan overleverte fleire gjenstandar til Ishavsmuseet, her ved Beathe Holstad.

«Polstjerna» på. Ei krus gav han til Ishavsmuseet som gåve.

Ishavsmuseet takkar så mykje for gåvene Samstundes oppmodar Ishavsmuseet alle som ryddar og kjem over «gammalt rot» som dei trur kan vere ishavsrelatert, om å ta kontakt.

Plukkfangst: – 80 prosent plast

Ferske tall fra forskning i Barentshavet viser at 80 prosent av søppelet i Barentshavet består av plast, skriver High North News. Forskere fra Norge og Russland undersøker store deler av Barentshavet hvert år gjennom et økosystemtokt. Da registreres blant annet søppel som fanges opp med trål eller observeres i overflaten. – Mesteparten av søppelet bestod av plast, sier forsker Bjørn Einar Grøsvik ved Havforskningsinstituttet, ifølge High North News. Metall, gummi, papir, tekstil og glass ble bare sporadisk observert.

(Svalbardposten 06.09.18)

Ishavsmuseet med nytt spanande samarbeid over landegrensene.

Ishavsmuseet har over fleire år hatt samarbeidsavtale med Frammuseet, Svalbard Museum, og Pier 21 museet i Halifax, Canada. Ishavsmuseet er dessutan stolt medlem i ein sterk fagleg, og kompetent polart nettverk, saman med 16 andre polare museum verda over. I dette Polar Museum Network er også 8 universitet med.

Dette er slike samarbeidspartnarar vår type museum treng, og er uhyre viktig for formidlinga av norsk og også internasjonal polarhistorie, og det viser kor viktig posisjon Ishavsmuseet Aarvak har fått med ansvaret for Formidling, Forsking og Forvaltning av det som skal kommuniserast og visast. Dette er sjølve grunnsteinen i Ishavsmuseet si ansvarsfulle rolle som formidlar av norsk polarfangst - og kysthistorie

Ishavsmuseet Aarvak er i sterk utvikling og opplever stor interesse frå inn og utland. Museet på Brandal har etterkvart fått ei så stor framtrekande rolle i norsk polarformidling at det no har vorte behov for å ta nye viktige steg, og det er med stor glede vi kan fortelje at Ishavsmuseet Aarvak har signert samarbeidsavtale med to store museum i Canada, nemleg Royal Ontario Museum, Toronto, og Fisheries Museum of the Atlantic, Lunenburg.

Dei som kjenner selfangsthistoria veit at det gjennom årtider vart sendt selfangstskuter til Newfoundland og Canada, og vi veit også at Karl Karlsen frå Brandal etablerte rederi og aktivitet i byen Halifax.

Norske skuter fangsta i nært samarbeid med dei norske etablerte i Halifax, og det utvikla seg eit tett og godt samarbeid mellom norske og canadiske myndigheiter. Mange nordmenn etablerte seg også i dette området, og mange nytta også denne inngangsporten til å busette seg i andre deler av Canada.

Soleis har det vorte knytt mange sterke band, og mykje lokal historie kan utvekslast mellom våre

to land og kontinent. Derfor er det av største viktighet at Ishavsmuseet Aarvak ser ansvaret om å formidle heile den norske selfangsthistoria, og i så måte er Newfoundland og det som gjekk føre seg der like viktig som Vesterisen og Austisen.

Gjennom ei tid no har leiinga i Ishavsmuseet Aarvak hatt samtalar og korrespondanse med desse to musea i Canada, der vi har diskutert korleis vi i fellesskap kan opprette og utveksle informasjon mellom våre museum til beste for å formidle vår felles spanande historie, og i det heile vere med på å utfylle historia mellom desse to landa.

Vi er derfor glade og stolte over at vi no i løpet av sommaren, med Martin Karlsen i spissen, har fått signert avtale med Royal Ontario Museum, Toronto, og Fisheries Museum of the Atlantic, Lunenburg.

Avtalen inneheld styrking av den faglege kompetansen, utvikling av formidlingsarbeid, formalisere det faglege samarbeidet, og formidle kunnskap og auke interessa for den polare historia og menneska i fortid, samtid, og framtid.

Vidare skal vi samarbeide i og utvikle det faglege nettverket, styrkje kompetansen og utveksle informasjon mellom musea.

Denne avtalen stadfestar også museets grunntanke om formidling av vår viktige polarhistorie, og at vi har sterk fokus på dette.

Vi håper at dette samarbeidet vil knyte oss endå meir saman, og oss ser fram til godt og inspirerande samarbeid. Ishavsmuseet Aarvak ser fram til å samarbeide med våre nye canadiske venner, samtidig vil vi rette ei stor takk til Martin Karlsen som har vore med på og opne dørene for oss der borte. Det har vore til uvurderleg hjelp.

Ishavsmuseet Aarvak ser på dette som viktig musealt arbeid, der formidling, historie, og samarbeid vil ha fokus. Dette er museumsformidling og museumsarbeid på sitt aller beste!

Ishavsmuseet er sikre på at dette vil utvikle museet vårt, og auke interessa for vår historie og styrkje nærheita til våre naboar i vest. Det gir

også museet vårt eit vidare internasjonalt snitt, som lyfter statusen til Ishavsmuseet til nye høgder. Og vi er visse på at dette vil gjere oss sterkare i vår satsing på å få denne statusen som museet fortener. Og ikkje minst gir det oss kompetanse, djupare kjennskap, og mykje meir innlevelse, forståing og samarbeid i vårt museumsarbeid.

Plukkfangst:

Stor Sælfangst

Fleire av Brandalkutterne er hjemkommet fra fangstfeltet med stor sælfangst. De har faat fra 2500 og op til 2800 sæl. Tidligere i aar har sælfangsten gjennemgaaende holdt sig betydelig under det vanlige og det er først i den senere del av sæsonen, at den har tat sig op. Det forannævnte utbytte vil si det samme som fuld last eller fuld fangst og det blir en ganske pen avkastning pr. fartøi efter de svære priser hvori sæltranen nu staar.

Brandalfolket er drevne ishavsfarere, som fremfor nogen vet hvor de skal finde sælen og botlenosen. De pleier da ogsaa i almindelighet at ha størst utbytte.

(Avisa ARBEIDET 26.07.1918)

Vi faar petroleum til fisket

600 tons petroleum er stillet til disposition for det paagaaende skreifisket derav 300 tons til Lofoten som utdeles øieblikkelig. Dessuten 400 tons til loddefisket, 450 tons til sælfangst.

(Avisa Sydvaranger 13. mars 1918)

-Amundsen er framleis ei gåte

Av Jorulf Myrene

Det er framleis mange gåter knytt til vår store polarhelt Roald Amundsen. Hallvard Holm freista å kaste litt lys over nokre av dei, men dei fleste vil nok for alltid vere uløyste.

Den utflytta hareidsdølen kom på sett og vis til sine egne då han heldt foredrag på Ishavsmuseet fredag 18. september. Og hans egne tok vel i mot han.

Oppveksten på Hareid danna grunnlaget for Hallvard Holm sin fascinasjon for polarliv.

-Hareid var ein underleg stad og vekse opp. I nabolaget budde både Berta Aam og mannen Peder og Gevald Nasset, bror til Berta, alle hadde arbeidd på Svalbard. Berta var kokke for Roald Amundsen då han var på Svalbard under polekspedisjonen hans i 1925. Elles var jo Brandal midt i dette ishavsmiljøet, forklarte Hallvard Holm innleiingsvis framfor ein nær fullsett foredragssal. Foredragshaldaren budde sjølv på Svalbard, der han arbeidde som rektor og skulesjef.

Hallvard Holm har ei stor samling med polarlitteratur. No gler han seg til å lese den nye boka til forfattaren Espen Ytreberg, «Kapp Hjertestein», som handlar om dei to jentene Amundsen tok med heim frå Aust-Sibir i 1921. -Jentene budde hos Amundsen i villaen hans «Uranienborg» i Svartskog. Etter tre år bestemmer han seg for å sende dei attende til Sibir. «Det var vel et eksperiment», konkluderte Amundsen, sa ein lett hovudristande Holm.

-Han var ikkje heilt god.

Hallvard Holm teikna ei skisse av eit komplekst menneskesinn. Han hoppa som frå isflak til isflak, for å halde oss i polarterminologi, til ulike stadium i Amundsen sitt liv og orsaka seg med at han ville få fram dei mange sidene ved denne underlege mannen. Nokre meiner Amundsen var ein dritsekk. Andre opplevde han derimot som ein triveleg fyr.

Fekk ikkje dra til sjøs

-Han vart nekta av mor si å verte kaptein som faren og brørne hans. I staden tek han til på legestudie. Då mora døyr kan Amundsen puste letta ut. No kan han gjere som han vil, skildra Holm.

Amundsen vart første mann på Sydpolen, først gjennom Nordvestpassagen og nyare forskning syner at han truleg var den første som såg Nordpolen då han kryssa polpunktet i luftskipet «Norge».

Under overvintringane då dei var på veg gjennom Nordvestpassagen frå 1903 til 1906, gjorde Amundsen og mannskapet hans nyttige erfaringar som dei tok med seg vidare til Sydpol- ekspedisjonen nokre år seinare. Dette gjaldt både detaljar rundt klesdrakter og køyring med hundesledar.

-Mannskapet fekk seg nokre avleggarar der oppe under overvintringane. Amundsen fekk skulda for dei fleste, men seinare prøver syner at det ikkje var tilfelle – trass i at dei hadde tatt «Amundsen» som mellom namn, fortalde Holm. Roald Amundsen hadde ingen etterkomarar, men skal vi tru Holm hadde han ei sterk tiltrekkingskraft på kvinner. Fleire havarerte ekteskap og ulukkeleg kjærleik låg att i kjølvatnet hans.

Forsvinninga

Då Italianaren Umberto Nobile forsvann på veg mot Norpolen i luftskipet «Italia» sommaren 1928, vart det sett i gong ein leiteaksjon av eit format verda aldri før hadde sett. Amundsen og Nobile hadde vore på polekspedisjon saman tidlegare, med luftskipet «Norge» i 1926.

-Då rauk dei to uklar, så Amundsen var ikkje særleg glad i italianaren. Men no ville han vere med på gamet. Kva var det som dreiv han? Han var 56 år gammal, kanskje var det alderen som tynga? Men det vert sagt om Amundsen at det var ikkje tanken på å oppdage verda som dreiv han, men tanken på at verda skulle oppdage han. Det gjekk ikkje så bra med Amundsen og mannskapet han si flybåten «Latham». Flyet forsvann, berre ein flottør og ein bensintank vart funnen att.

-Tanken ber preg av å vere arbeidd med. Kanskje har dei prøvd å lage ein flottør? Det betyr i så fall at dei har vore i live ei stund etter at dei mista kontakta med omverda og at dei gjekk ein langsam død i møte, grøssa Hallvard Holm.



Etter ein fantastisk sommar med mykje sol og varme har vi her på våre kantar hatt like stabilt regnvêr denne hausten. Kunn ei helg har det vore opphald og varmt, og passende nok fekk vi denne helga når «Polarstar» skulle feire sine 70 år.



Heidra «Polarstar». Frå venstre Stortingsrepresentantane Svein Harberg og Tage Pettersen, Hareid Ordførar Anders Riise, og Annika Brandal. Foto Willy Nasset

Det vart ei minnerik og flott feiring tre dagar til endes ved Ishavsmuseet. Fredag føremiddag i blankstilla og solskin kasta «Polarstar» tampane og sette kursen for Ålesund. Her låg skuta utetter dagen og venta på tilreisande gjestar som skulle til Brandal å ta del i feiringa.



Tage Pettersen helsa og snakka varmt om både Polarstar og Ishavsmuseet. Foto Willy Nesset

Mellom gjestane var blant andre stortingsrepresentantane Tage Pettersen, medlem i familie- og kulturkomiteen, og Svein Harberg, første nestleiar i kontroll- og konstitusjonskomiteen og tidlegare leiar i familie- og kulturkomiteen. Blant gjestane som var med over til Brandal var også Ordførar i Hareid Anders Riise. På Brandal sto tidlegare reiarar Else og Martin Karlsen og tok i mot tampane.

Fredagskvelden var det programkveld og offisiell feiring av «Polarstar» på Ishavsmuseet, der Gunnar Myklebust sto for sjølve festtalen, eller kåseriet, om Ishavets Grand Old Lady. Myklebust fortalde levande om historia om denne heilt spesielle skuta, om mykje av det ho har vore med på og mykje om det ho har frakta. Og ikkje minst om mange av dei legendariske fangstfolka og skipperane som har vore om bord. Gunnar Myklebust delte også mange av sine personlege minner frå oppveksten i Brandal i kåseriet sitt.

Stortingsrepresentantane Harberg og Pettersen hadde begge innlegg og gratulerte og rosa både Willy Nesset og Ishavsmuseet. Dei fortalde begge at dei etter turen frå Ålesund til Brandal, og etter å ha fått eit svært godt inntrykk av Ishavsmuseet, og alt det betyr for norsk polarhistorie, ønskjer å kjempe for at museet skal bli eit nasjonalt kompetansesenter.

-Vi skal jobbe hardt for dykk på Stortinget. Akkurat som at Tungtvannskjellaren på Rjukan er viktigare enn andre ting, er også Ishavsmuseet

og den polare historia de formidlar her, viktigare enn mykje anna, sa Harberg og Pettersen.

Ordførar Anders Riise sa også nokre flotte ord om «Polarstar» og Ishavsmuseet, og passa på å heidle mannen som berga ishavsskuta og nytta eigne midlar til å restaurere ho, Willy Nesset. Nesset heldt også ein eigen tale til stor glede blant ein nesten fullsett sal som responderte med ståande langvarig applaus til Nesset.



Ordførar Anders Riise heidra Willy Nesset.

I løpet av kvelden vart også nyhenda om at «Polarstar» vil verte leigt vekk til Arctic Voyager presentert, og Mats Forsberg frå Arctic Voyager helsa også til jubilaranten og fortalte om sitt kjærleiksforhold til skuta som oppstod då han var guide om bord tidleg på 1990- talet.

Ishavsmuseet kunne også presentere nyhenda om at museet hadde nyleg inngått samarbeidsavtale med dei to canadiske musea Royal Ontario Museum i Toronto og Fisheries Museum of the Atlantic i Lunenburg. Det er Canada-busette Martin Karlsen som har stått på å fått i stand desse avtalane.

Blant gjestane denne fredagskvelden var også John Giæver som hadde teke turen frå Oslo. Rundt middagsbordet etter programkvelden tok Giæver ordet og overrekte geværet etter far John Giæver til Ishavsmuseet.

Ei fantastisk flott gåve som museet set stor pris på. Forfattar og polarmann John Giæver skulle vere godt kjend for dei fleste, og er eit av dei store namna i norsk polarhistorie.



John Giæver overrekte gevær frå John sen. til Ishavsmuseet og Webjørn Landmark. Foto Bjørn Røyset

«Polarstar» var opa for publikum heile helga, og fleire hundre nytta høve til å sjå seg rundt om bord. Skipper Johan Veiseth fortalte om skuta og viste rundt om bord.

Polarformidling til ein ny generasjon

Søndag var det familiedag på Ishavsmuseet, med aktivitetar for både små og store. Høgdepunktet denne dagen var besøket av Kaptein Ishav. Denne segnomsuste kapteinen gjesta oss første gang i 2013, og er levande opptatt av formidling av ishavshistorie til borna. Det er tre år sidan sist Kaptein Ishav gjesta oss med sine ramsalte ishavshistorier.

I tre år har han leie fast i isen nordaust på Grønland og levd på grønlandssæl og ei og anna isbjørnsteik. Ingen dramatikk, seier Kaptein Ishav, med minkande selfangst var det ei fin avkopling, men no var det stas å møte borna igjen ved Ishavsmuseet på Brandal.

Kaptein Ishav er utvikla av Brandal Vel og Ishavsmuseet og er ei viktig brikke for å formidle ishavshistorie på ein spanande måte også for dei minste.

Rundt 150 små og store møtte fram på dekket til Aarvak for å vere med på dette familieshowet. Kaptein Ishav, som er spelt av Wilhelm Støylen, hadde også laga bursdagssong til Polarstar som han fekk med seg borna på å framføre. Kaptein Ishav fortalde levande om mange spanande



Kaptein Ishav formidla ishavshistorie på ein fengjande måte for dei minste. Foto Beathe Holstad.

fangstturar på ishavet, og om mange møter med isbjørn i isen.

Han fekk god hjelp av borna til å skremme vekk isbjørnane. Ishavsmuseet er levande opptatt av formidling, og på denne måten får vi formidla ishavshistorie til dei yngste på ein måte som fengjer dei.

Elles er det full aktivitet på museet og alle polarkveldar har godt besøk. Sist ut var forfattar Alexander Wisting med foredrag og Otto Sverdrup.

Fredag 2. November kl. 19.00 er det ny polarkveld. Burny Iversen kjem på besøk med foredrag om levande fangst av isbjørn.

Kvar vart dei av? Kven kjøpte, kva vart dei brukte til?

Fredag 9. november kl. 19.00 vert det lutafisk-kveld. Ishavsmuseets Venner byr inn til etargilde med lutafisk og alt godt av tilbehør, og laurdag 17. og søndag 18. november er det klart for den populære og årvisse kunst og håndtverksmessa. Middag, kaffi og kaker.

NAVIGASJON FRÅ OLDTID TIL G.P.S. (Global Positioning System).

Av Sigmund Bøe

Eg kan hugse då vi tok til på navigasjonsskulen i Brooklyn i 1942 at navigasjonslærer Hjalmar Dalland siterte frå ei gamal lærebok i navigasjon: «Navigation er videnskapen at finde veien over havene, og navigator er den som udøver denne viden- skab».

- Somme av oss var nok på det tidspunktet litt betenkte på om vi ville greie å tileigne oss den nødvendige kunnskap til at vi kunne kalle oss navigatørar, men vi meinte nok at det var eit mål som var verdt å arbeide for.

Dalland var ellers ein fantastisk lærar. I motsetning til dei andre lærarane brukte han ikkje å gi lekser, det vi skulle lære skulle han nok få gitt oss inn likevel, sa han, og når han snakka og forklarte gjorde han alt so interessant at ein var nesten nøydtt å lære. Såg han at gutane tok til å verte sløve og uoppmerksame so tok han likegodt ein pause og fortalde soger frå si tid som navigator, eller om navigasjon i oldtida. Når han såg at gutane hadde vakna til att so gjekk han over til pensum att.

Navigasjon er ein gamal vitskap. Ein kjenner til at langt attende i oldtida, ja i årtusen før Kr.f., segla Kinesiske Djunkar og Arabiske Dhow-ar fram og attende over store opne havstrekningar i Kinahavet, Bengalbukta og Det Indiske Hav. Det var kanskje meir eit spørsmål om sjødyktige, havgåande båtar enn om å finne vegen over havet. Både Djunk-en og Dhow-en var havgåande båtar som utan særleg endring har halde fram å sigle over ope hav heilt fram til våre dagar. Sivbåten og Balsaflåten som Thor Heyerdal prøvde ut på sine ekspedisjonar var visst meir som eingangssbåtar å rekne sjølv om Heyerdal har synt at dei var sjødyktige nok og at dei kunne gjere utruleg løange reiser over havet før dei trekte seg fulle av vatn.

Soga fortel om mange eventyrferder i oldtida.



Thor Heyerdals Kon-Tiki. Foto Nasjonalbibliotekets bildesamling.

Omkring 500 år f.Kr.f. segla ein Fønikisk flåte på 40 skip ut frå Rødehavet for å segle rundt Afrika. Dei tok tre år på ferda og dei kom attende gjennom Middelhavet. Dei kunne fortelje at dei fyrst i lang tid hadde soloppgangen til venstre for seg, seinare i lang tid til høgre. - Den Greske historikaren Herodot skreiv ned soga om denne turen lenge etterpå slik det hadde vore fortalt i alle tider, men han var kanskje litt i tvil om ei slik bragd verkeleg hadde vore gjort.

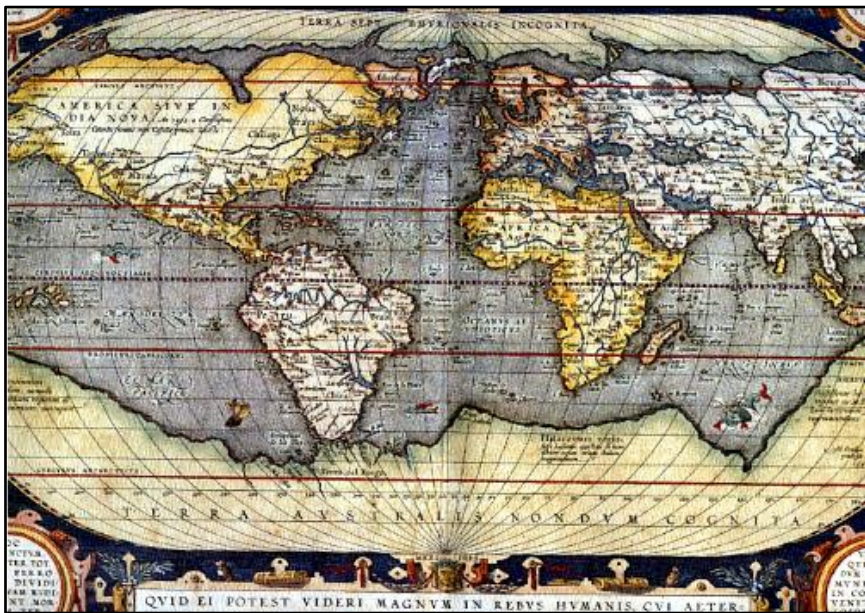
Alt på den tid kunne dei gjere nokso sikre breiddeobservasjonar. På Nord breidde var det særleg Polarstjerna som vart nytta då den alltid stod i Nord utan særleg avvik. Fønikarane kalla den Phoinike, den Fønikiske stjerna, men både sola og Sydkorset vart visstnok nytta på Syd breidde. På 100-talet f.Kr.f. fann den Greske astronomen Hipparkhos opp Astrolabiet som gjorde det mogeleg å måle og berekne stjerners høgde, og omlag på same tid kom astronomen Ptolemaios frå Alexandria som den første med kart som hadde breidde- og lengdegrader og der Nord var øvst og Aust til høgre.-

Ellers hadde den Greske filosofen Anaksimander alt omkring år 600-550 f.kr.f. tekna kart over den på den tid kjente verda: Middelhavsområdet og kyststrekningar i Asia heilt til Kina.- 500-450 f.kr. erklærte Parmenides frå Elea at jorda var kuleforma, og omkring 300 f.kr. var Aristarkos frå Samos inne på at jorda kanskje gjekk i bane kring sola. -

Erastotenes, ein Gresk vitskapsmann i Alexandria målte og berekna jordas omkrets: Ved Syene (Aswan) skein sola ned i ein brønn utan å kaste skugge ved middag, den stod i Zenit. I same augneblink målte han skuggen av ein obelisk i Alexandria og berekna solas vinkel til litt over 7 grader, dvs. ein 50del av sirkelen. Avstanden mellom Syene og Alexandria var kjent, og ved å gange den med 50 kom han fram til eit tal for jordas omkrets med ein feilprosent mindre enn ti samanlikna med vår tids berekning.

Kinesarane var tidleg ute og navigerte på ope hav. Dei oppdaga magnetnåla som alltid peikte mot nord, og alt på 300-talet f.kr. var bruk av kompas kjent. På 800-talet e.kr. brukte alle kinesiske navigatørar kompas. Arabarane lærte kunsten av dei og det vart ført vidare til sjøfolka i Vesten under korstoga. Det har vore skrive mange soger om eventyrferder i oldtida, om Sinbad Sjøfararen, Marco Polo og andre. Mykje av det som er fortalt er nok sant men det er til dels blanda med overtru og fantasisoger om sjøhyrer og utrulege hendingar so det kan vere vanskeleg å skilje mellom fantasi og sanning. Sikkert er det likevel at dei segla både Kinahavet og Bengalbukta og Indiahavet til Persiabukta og fann fram gjorde dei både på sjø og land so dei måtte ha god kunnskap i navigasjon. Det var først på 1400-talet e.kr. at matematikarar under Henry the Navigator fann opp eit instrument til å måle høgde av sol og stjerner. Det har vore kalla "Jakobs Stav" og var visst omlag det same som det før nevnte Astrolabiet. Dei fann og ein metode til å berekne breidde ved Polarstjerna, Sydkorset eller sola.

I Middelhavet var der tidleg stor trafikk, men der knytte seg sterk overtru til farvatnet vestom Gibraltar, eller Heracles's søyler, som det vart kalla. Her skulle det vere fullt av fæle uhyrer, og ikkje farbart for skip fordi det like under havoverflata skulle vere eit gjørmelag som hindra skip i å kome fram. I samtale med grekaren Solon fortalde gamle Egyptiske tempelprestar ut frå det som var nedtekna i eldgamle tempelskrifter at dette skulle vere restane av det som



Slik såg ein for seg verda i 1587

eingong var Atlantis-kontinentet som på ein einaste dag og natt sokk i havet og vart vekk.

Dei gamle prestane meinte ellers at Grekarane hadde heller lite kunnskap om verdssoga i eldgamle tider og at dei hadde lite nedskrive om denne. Dei gav likevel Grekarane stor ære og ros fordi det var deira hærstyrkar som hadde kjempa ned og stoppa store styrkar frå Atlantisriket som på den tid var ei stormakt som var på frammarsj og hadde erobra landet på bae sider av Middelhavet heilt fram til Libya i sør og Nord-Italia i nord. - Etter det prestane fortalde etter gamle tempel-skrifter vart disse hærstyrkane totalt utsletta under svære jordskjelv og flaumar i løpet av ein dag og ei natt og på same tid gjekk heile det svære Atlantisriket under og sokk i havet, berre det tjukke gjørmelaget like under havflata var att og minte om det. (Plato - Timaeus.)

Kartagenarane var visstnok dei fyrste som våga seg ut på Atlanterhavet for alvor. På 400-talet f.Kr.f. segla Kartagenaren Hamilco ut forbi Gibraltar og nordover langs kysten av Spania og Portugal heilt til England og Irland. Han skulle visstnok vere den fyrste som drog på slik langferd i Nord-Atlanteren.-

Pytheas, ein astronom frå Marseilles, reiste i år 365 før Kr.f. same vegen men han heldt fram vidare nordover og kom til eit land som han

kalla Thule og som truleg var Norge. I ellers noko uklare beretningar som han skreiv ned om turen er nevnt noko som kan ha vore sjøis, og at dei hadde snakka med folk der oppe i nord som hadde gitt ymse opplysningar om sola si stilling på visse dagar i året. (Midnattsol kanskje?).

Dei kom seg velberga heim att og dei skreiv ned ei beretning om turen.- Litt seinare gjorde han ei ferd der han visstnok var inn i Østersjøen heilt til Rigabukta.

Dei hadde visst ikkje noko slags instrument å hjelpe seg med disse oldtidsnavigatørane, men dei hadde sikkert god kunnskap i astronomi slik at dei kunne orientere seg etter sol og stjerner.

Dei nordiske vikingane orienterte seg og etter sol og stjerner på sine lange ferder over havet. Polstjerna, "Leidarstjerna," som ho var kalla, var truleg mest nytta då den alltid stod rett i nord, men på dei nordlege farvatn kunne det nok ofte gå lenge mellom kvar gong dei fekk sjå stjernene, og då vart det nok mykje på "lykke og fromme".

Dei hadde ikkje kompass, men det har vore sagt frå gamalt at lusa alltid kryp mot nord og at dei gamle grov seg i nakken til dei fann ei feit fin lus som dei sette på tofta. So såg dei kva veg ho kraup og visste då retninga.- Tru det den som vil.

Det er fortalt om Bjarne Herjulfson som skulle sigle til Grønland men som fekk uver so han vart drivande lenge i havet. Då veret letta so han fekk sjå sol og stjerner, såg han at han var komen altfor langt sør. Han styrte nordover og fekk då sjå eit land som ingen hadde sett før so langt dei visste. Dei gjekk ikkje i land men heldt fram til Grønland. Sommaren etter rusta Leif Eirikson ut eit skip og segla vestover for å sjå etter dette landet og slik fann han Vinland.

Sikkert er det iallfall at dei var gode navigatørar disse sjøfolka slik som dei farta rundt i Nordsjøen og Norskehavet og vidare både til Grønland og Vinland. Dei var sanneleg ikkje skuggeredde dei gamle vikingane. Snorre fertel om Skofte Ogmundson som i slutten av det ellefte århundre gjorde turen sørover langs Europa, gjennom Gibraltarstredet (Norvasundet)



Kartet i 1699

og vidare til Sisilia og til Myklagard. Snorre seier han var den fyrste nordmannen som for gjennom Norvasundet. Då nokre av mennene kom heim over land frå Myklagard og fortalde om all storheita der, var det at Sigurd Magnusson (Jorsalfar) tok i veg med 60 skip, fyrst til Frankrike og Spania for å hjelpe til med å jage ut Maurarane som hadde sett seg fast der, seinare gjekk dei gjennom Norvasundet, og vidare til Balearene og Sicilia og til Jorsalland.

Dei gjorde store bragder i mange slag med muslimane og dei for til slutt til Myklagard der dei stansa ei tid før dei selde skipa og drog heim over land til Danmark og vidare med skip heim til Norge. Det var vel litt av ein eventyrtur må ein seie, eit eventyr som kravde både godt sjømannskap og gode navigasjonskunnskaper. Ein må berre undre seg over at dei kom vel frå det med dei hjelpemidlar dei hadde på den tid. Ein må og undre seg over kor godt kjennskap dei hadde til land og folk i Europa og Middelhavsområdet og i Gardariket. Norøna-folket det vil fara seiast det.

I det femtande århundre fekk skipsfarten eit kraftig oppsving. Det var Portugisarane som då gjekk i forvegen.

Den eine oppdagingsekspedisjonen etter den andre vart send ut for å finne nytt land og nye rikdomar.



*Henrik Sjøfareren på ei teikning frå 1840-åra.
Foto frå Wikipedia.*

Det var særleg ein mann som stod bak og hadde æra for den store utviklinga i Portugisisk sjøfart og oppdagingsreiser.

Det var prins Henrik av Portugal, heilt fram til vår tid kalla "Henry the Navigator", eller "Henrik Sjøfareren" endå han sjølv aldri reiste til sjøss.

Han starta si karriere i hæren der han visstnok utmerkte seg.

Som løn for velgjort gjorde kongen han til guvernør over Algarve, sydlegaste provinsen av Portugal.

Prins Henry var ein vidsynt mann med stor interesse for sjøfart og oppdaging, og han var utan tvil eit sjeldant organisasjonstalent. Han slo seg ned i Sagres, nær Cape St. Vincent og her gjekk han igang med å bygge opp eit marineakademi som verda aldri hadde sett maken til. Han samla rundt seg toppfolk frå heile Midelhavs-området, Spanjolar, Italianarar, Grekerar, Jødar og Araberar, alle av dei fremste i si vitskapsgrein, som geografi, matematikk, astronomi og navigasjon.

Eine oppdagingssekspedisjonen etter den andre vart sendt ut, rusta med det beste som tida kunne skaffe av skip, reidskaper og folk som hadde lært å bruke dei. Den fyrste tid gjekk reisene nedover langs Afrikakysten som ikkje var kjent so langt sørover på den tid. Dei kartla kysten etter kvart dei gjekk fram og kvar ny ekspedisjon nådde litt lenger enn den foregåande hadde gjort.

I 1445 kom dei so langt som til Cape Verde og same året vart Azorene kolonisert. Cape Verde-øyane vart oppdaga i 1446 og det vart pressa på vidare og vidare sørover lange kysten.

Portugisarane var nærmast grepne av oppdagingsfeber og dei hadde visjonar om å kome rundt Afrika og vidare austover til Orienten som ikkje var heilt ukjent frå ekspedisjonar over land. Dei venta å finne svære rikdomar der og det var mykje det som var drivkrafta bak disse ekspedisjonane.

Ein ekspedisjon under kaptein Diogo Cao nådde i 1486 so langt som til Cape Cross, ikkje so svært langt frå Kapp det gode Håp. I 1487 vart det so sendt ut ein stor ekspedisjon under kaptein Bartelomeo Dias. Kong John II sende samstundes i veg ein ekspedisjon over land til India i von om at dei der kunne møtest med dei som for sjøvegen.

Kaptein Dias kom so langt som til Cape Cross og fortsette vidare sydover men her vart dei stoppa av sterke sydlege stormar i lange tider. Han styrte då til havs i von om å finne laglegare vind, men då han til slutt fekk vestleg vind og styrte inn mot kysten att fann han ingen kyst, han var nemleg komen syd om enden av landet. Han styrte no nordover og treffe kysten aust for Kapp det gode Håp, han fylgde kysten i nordostleg retning so langt som til der East-London er idag.

Mannskapet tok då til å murre, dei var redde å gå lenger. Han snudde då og gjekk tilbake langs landet og han kartla med same kysten rundt Kapp det gode Håp som han forresten kalla Det stormande Kapp. Han var den fyrste Europear som runda sydenden av Afrika.

På denne tid hadde dei brukbare kompass som viste retninga og dei hadde måleinstrument til å måle solhøgde med, slik at dei nokso nær kunne

berekne geografisk breidde, men når det kom til lengdeberekning var dei heilt hjelpelause heilt til skipskronometret kom i bruk på slutten av sytt hundretalet.



Kronometer frå utstillingane i Ishavsmuseet.

Det var likevel eventyrlege reiser dei la ut på, ein kan berre bøye seg i undring og respekt. Caravellane dei segla med var heller dårlege seglarar, særleg som bidevindseglarar, men i slutten av århundret vart både skrog og rigging forbetra slik at dei no kunne nytte vinden mykje betre.

Dei tok no til å sende ekspedisjonar vestover i von om å finne vegen til India i den retninga men her fann dei eit nytt kontinent som stengde vegen og sjølv om det vart prøvd både i syd og nord so tok det lenge før dei fann ein veg rundt. Det var Columbus som fyrst kom til dette landet. Han var visstnok ingen stor navigatør og han

trudde heile sitt liv at det var ein del av India han var komen til.

Magellan var fyrst med å kome seg rundt sør om kontinentet, og han heldt fram vestover til dei omsider kom heimatt frå aust som dei fyrste som hadde sigla rundt jorda. Magellan sjølv døde ellers før han nådde heim. Då dei kom heim vart dei merksame på at dei hadde mista eit døger på turen utan at dei kunne forklare kvifor.

Det synt seg ellers etter kvart at det nye kontinentet i vest hadde svære rikdomar av gull og andre verdisaker som kanskje var fullt på høgde med Orienten, og at der var høgt utvikla kulturfolk og riker.

Andre land, som England, Holland og Frankrike fylgde nok med vakne auge med disse ekspedisjonane, men på denne tid var det Spania som særleg konkurrerte med Portugal om å finne nytt land. Dei var nok mindre dyktige sjøfolk og navigatørar men dei hadde meir profesjonelle soldatar som tok over styret med hard hand der dei kom. Kyrkja og Paven var sterkt med i å ruste ut disse ekspedisjonane, og eit Paveleg dekret sa til at ei linje i nord-syd-retning 350 mil vest av Kapp Verde-øyane skulle dele verda i to slik at alt aust for delelinja skulle vere Portugisisk interessesfære og alt vestanfor skulle vere Spansk.

Linja vart seinare flytta noko vestover slik at det austlegaste av Syd-Amerika vart Portugisisk medan det vestlegaste vart Spansk.

For dei gamle kulturfolka i Syd- og Mellom-Amerika vart resultatet katastrofalt. Dei vart mishandla og rana for alle verdisaker i lange tider framover til fordel for den Spanske stat og pavekyrkja som eksporterte religion og importerte gull og verdisaker i staden.

Andre land kom etter kvart med i kampen om rikdomane, særleg var det Holland og England, og dei hadde slett ingen respekt for den Pavelege delelinja. Frankrike som sjølv var eit katolsk land ville heller ikkje godkjenne denne linja. Kong Francis I sa at han skulle ha hug til å sjå Adam sitt testamente der han etterlet verda til deling mellom Spania og Portugal.

Det heiter at Hollendarane segla austover, Franskmennene vestover, men Engelsmennene segla over alt.

Sjøvegen sør om Kapp Det Gode Håp og Kapp Horn var no kjent og vart nytta av alle desse nasjonane, men Engelsmennene vona at dei kunne finne ein passasje til Orienten nord om Amerika og dei sende den eine ekspedisjonen etter den andre opp den vegen utan å lukkast. Dei hadde dyktige sjøfolk og navigatørar som har fått namna sine knytt til stader i disse farvatna slik som Hudson Bay, Davisstredet, Baffin Land, Frobisher Bay, Gilbert Island og andre.

Dei kartla og koloniserte New Foundland medan Fransmennene koloniserte store deler av Kanada. Hollendarane søkte mot Nord-Aust etter ein passasje den vegen og har sett mange spor etter seg i desse farvatna. Sikkert var det dyktige og hardbalne sjøfolk som navigerte i slike farvatn med seglskuter og dårleg utstyr og mange strauk med undervegs.

Den store ekspansjonen foregjeikk likevel på dei sydlege rutene der fleire og fleire søkte lenger og lenger på jakt etter land og rikdomar.

Portugisarane fostra mange store navigatørar og oppdagarar som gjorde mange eventyrlege bragder. Dei største og mest navngjetne var nok Vasco da Gama og Magellan.

I 1497 vart det rusta ut ein ekspedisjon med fire skip under kommando av Vasco da Gama. Skipa var San Gabriel og San Rafael, nye skip på ca.160 ton, og Berrio som var ca.90 ton. Den fjerde var eit større skip på ca.300 ton som var lasta med forsyningar til turen. Der var tilsaman 170 mann på dei fire skipa og mange av disse hadde vore med Bartolomeo Dias rundt Kapp Det Gode Håp før. Målet for turen var India.

Før hadde dei alltid segla sørover langs kysten av Afrika men da Gama hadde truleg funne fram til betre navigasjonsmetodar for då dei gjekk ut frå Tagus ved Lisbon 8.juli 1497 styrte han til havs og gjorde ikkje landkjenning før han kom til Kapp Verde-øyane.

I staden for å gå vidare sørover langs kysten av Afrika der dei ofte hadde kjempa med langvarig motvind, styrte han til havs i sydvestleg retning og fyrst etter ti vikars seglas svinga han over på østleg kurs. Han hadde kanskje gjort seg opp ein teori om passatvindar og vestavindsbelter som han no ville prøve ut.



Vasco da Gamas kostbare grav i klosteret Mosteiro dos Jerónimos i Belém i Lisboa. Foto frå Wikipedia.

Det vart ein lang tur og mannskapet var vitskremde og på kanten av mytteri. Over tre månader tok det før dei fekk landkjenning og dei var då berre ca. 60 mil nord av Kapp Det Gode Håp. Det var for den tid eit fantastisk stykke navigasjon som det aldri hadde vore gjort maken til.

Dei fann seg ei lun bukt der dei la skipa opp på stranda og gjorde dei reine i botnen og tetta og dreiv natene før dei drog vidare. Dei runda Hornet og fortsette langs kysten i nordøstleg retning. Av og til gjekk dei til lands og fann seg friske forsyningar av frukt og vatn. Skipa vart på ny dregne på land og gjort reine i botnen og overhalte. Dei hogg opp forsyningsskipet og tok med alt dei kunne bruke av det før dei drog vidare nordaustover langs kysten.

Ei tid miste dei kysten av syne og dei fekk motvind og dårleg ver. Det minka på ferskvatnet og det tok til å melde seg skjørbuk. - Då dei no fekk land i sikte att vart dei storleg forbausa då dei fekk sjå ei strand med moskear og minearettar og skinande kvite hus og ei havn full av skip som låg langs kaiene. Dei var komne til byen Mozambic som var ein av ei rekkje muslimske byar langs kysten av Aust-Afrika.

Til disse byane gjekk Arabiske og Indiske Dhowar nærmast i rutefart. Dei kom frå Arabia og India med kostelege varer som fine tepper,

krydder og sjeldent kinesisk porselen som dei bytte i fint tømmer, elfenbein, gull og edle steinar. Her var rikdomar som Portugisarane aldri hadde sett maken til og det var ein kjempetabbe då da Gama baud sultanen ombord i skipet sitt og gav han kulørte glasperler og anna juggel som dei hadde med seg som gaver til dei innfødde der dei kom. Sultanen vart dødeleg fornerma og det var sovidt dei fekk litt forsyningar so dei kom seg vidare.

På vegen vidare var dei innom fleire av disse byane men dei vart dårleg mottekne. Likevel klarte dei tilslutt å få hyre med seg ein dyktig navigatør/kjentmann på vegen vidare mot Calicut som låg 2500 mil i nordaust på andre sida av Det Indiske Hav. På denne ruta var det tallrike øyar, atoll og rev som gjorde at utan denne kjentmannen ville dei neppe ha kome velberga fram, men mannen var kjent med alle fårar, og då dei dertil fekk gumstig vind kom dei fram til India på berre 27 dagar og fekk landkjenning berre 55 mil frå Calicut som var målet for ferda.

Det var 20. mai 1498 dei kom fram til Calicut, og dermed var ein årelang draum gått i oppfyllding for Portugisarane.

Dei vart godt mottekne av kongen av Calicut, men godviljen varte ikkje lenger enn til han oppdaga at Portugisarane ikkje hadde noko av interesse å tilby.

Endå verre var det at dei inflytelsesrike handelsmennene her var muslimar og fanatiske kristenhatarar. Dei spytta på handelsvarene til Portugisarane og ville ikkje handle med dei, og det var mest med lureri og i smug at dei klarte å få tuska til seg litt krydder og nokre få edelsteinar og andre sjeldne varer.

da Gama måtte berre innsjå at her i India var varene han hadde å tilby svært lite verd som bytemiddel.

Då dei gjekk ut frå Calicut fann dei seg ein lagleg stad mellom nokre øyar like sør for det som seinare vart den Portugisiske kolonien Goa. Der tok dei skipa på land og gjorde dei reine før dei bøeja på tilbaketuren.

Turen attende over Det Indiske Hav vart eit mareritt. Den innfødde kjentmannen hadde gått

frå dei i Calicut og turen som hadde teke berre 27 dagar hitover tok no tre månader attende.

Dei vart plaga av skjorbuk og andre sjukdomar og det var på det siste at dei tilslutt nådde Malindi i slutten av november. Den venlegsinna sultanen der gjorde alt han kunne for å hjelpe dei men so mange av mannskapet var døde eller sjuke at dei var for lite mannskap til alle tre skipa og da Gama fann at han måtte kvitte seg med San Rafael som han sette på land og brende etter å ha teke med alt som kunne nyttast.

"San Gabriel" og "Berrio" siglde so sørover langs kysten. Dei gjekk til lands av og til for å finne ferske forsyningar, men dei passa seg vel for å kome innom den fiendtlege Mombasa-havna. - 20 mars 1499 runda dei Kapp Det Gode Håp.

Paulo, bror til da Gama var alvorleg sjuk og "San Gabriel" sette kurs for Kapp verde-øyane medan "Berrio" gjekk strake vegen til Lisbon. Paulo kom seg litt på kapp Verde-øyane men på turen vidare vart han sjuk att og da Gama sette kurs for Asorene men Paulo døde der og vart gravlagd på Terceira.

Av dei 170 som drog ut i 1497 var det berre 54 mann som kom tilbake i live. "Berrio" kom til Lisbon 10. juli og "San Gabriel" 9. september 1499 etter ei ferd på to år og to måneder og ein distanse på 27000 mil.

Dei hadde lite med seg av verdisaker men dei hadde opna vegen til uhorvelege rikdomar som Portugal gjorde seg nytte av i lange tider framover. Da Gama sjølv vann seg svære rikdomar. Han reiste attende til India i 1502 og kom heim i 1503. I 1524 vart han utnevnt til visekonge av India men han døde same året.

Ein annan av dei største navigatørane var Magellan. Han var fødd i 1480, son til ein Portugisisk adelsmann. Han utmerkte seg i mange kampar både i Marocco og India og var høgt ansett av dei styrande i Portugal, men av ein eller annan grunn kom han på kant med dei slik at han sa frå seg sitt Portugisiske borgarskap og søkte til Spania i staden.

I 1518 fekk han kongeleg utnevnelse som sjef for ein svær ekspedisjon som drog ut i kong Charles' namn.

Det var ein flåte på fem skip. Admiralskip var "Trinidad" på 110 ton, 80 fot lang og 25 fot breid. So var det "San Antonio" på 120 ton, "Conception" på 90 ton, "Victoria" på 85 ton og "Santiago" på 75 ton.

Trinidad hadde 55 manns besetning, San Antonio 60 mann, Victoria 42 og Santiago 32 mann. Heile flåten var tungt lasta då dei segla ut frå Sevilla i august 1519, og dei visste at ute i Atlanterhavet låg der ein Portugisisk flåte og venta på dei for å sette stoppar for ekspedisjonen alt i starten.



Kopi av Magellan's «Victoria». Kopien var bygd i 1992, og er her på reise i Nagoya, Japan. Foto frå Wikipedia.

Magellan ankra opp ved San Lucar for å gjere skipa skikkeleg sjøklar og for å vente på lagleg vind og fyrst 20 september gjekk dei til sjøss for godt. Dei var innom Teneriffe der dei fekk dei ombord fersk frukt og vatn før dei sette kursen for Sierra Leone der dei meinte å vere godt sør om den Portugisiske flåten som venta på dei. Herfrå sette dei kurs for Brasil med det dei gjorde seg nytte av sydost-passaten.

Kapteinen på San Antonio, Juan de Cartagena, var djupt ueinig med Magellan i ruta han la opp til, og det gjekk so vidt at Magellan avsette han som kaptein og la han i jern ombord i Trinidad. Dette forsøket på mytteri dukka opp att mykje sterkare sju måneder seinare og årsaka låg mest i kommando- forholdet ombord i flåten.- Det var slik at på kvart skip var der ein Hidalgo, ein



Ferdinand Magellan. Foto frå Wikipedia.

adelsmann av høg rang, som ikkje hadde minste aning om å segle eit skip men som likevel hadde uinnskrenka myndigheit over alle ombord, også over skips-sjefen.

Disse Hidalgoane snakka berre til kvarandre, til prestane som var med og til skipssjefen som var ansvarleg for skipet og seglasen. Sjølv om disse folka ikkje hadde minste forstand på å operere eit skip so ansåg dei seg sjølve som suverent overordna alle andre ombord, endåtil Admiralen. Men Magellan let seg ikkje dupere, han " vende det dauve øyre til" og førte an vidare vestover. Han heldt flåten samla, og 29 november fekk dei landkjenning på kysten av Syd-Amerika nær Cape St. Augustine.

Han følgde kysten sørover til ei stor bukt som han kalla opp etter St. Julien, og i slutten av mars 1520 bestemte han seg for å overvintre her i skjerma farvatn.

Dei hadde nok å gjere. Eit for eit vart skipa lossa og halte på land der dei vart skrapa og gjort reine i botnen og drivne i natene.

Det var no at kaptein Cartagena, som hadde sloppe laus frå fangenskapet, konspirerte med ein av prestane om å få til eit væpna mytteri. Kaptein Quesada på Conception og kaptein Mendoza på Vittoria gjekk saman med dei. Det vart hard kamp som varte i to dagar, men mytteristane vart nedkjempa og leidarane vart avretta unnteke kaptein Cartagena og presten

Father de la Reina som vart lagt i jern og seks måneder seinare sett i land på ei øydestrand og som aldri vart sett meir.

Det kan vere at mytteriet på eit vis hadde reinska lufta ved å få verste trøbbelmakarane av vegen for godt.

Santiago som no var ferdigreparert vart send sørover langs kysten for å leite etter ein passasje vestover. To dagar seinare fekk dei ein svær storm på seg og skuta enda opp på ein sandbanke og vart knust til pinneved. Mannskapet kom seg i land og to mann kjempa seg fram 72 mil i storm og kulde for å hente hjelp frå skipa i St.Julien Bay og slik vart alle berga.

Då våren kom var alle skipa ferdig overhalte og 24. august sette dei iver sørover langs kysten for å leite etter åpninga eller stretet som dei vona og trudde dei skulde finne so dei kunne kome forbi dette kontinentet.

Den 21. oktober hadde dei ei solhøgde som synta at dei var nett på 52 grader syd bredde. Innfor seg såg dei ei stor bukt og frå botnen av bukta synta det seg å vere eit strede som gjekk i vestleg retning.

Magellan sende San Antonio og Conception i veg for å rekognosere, og to dagar seinare kom dei att med alle flagg i topp etter å ha funne at stretet strekte seg vidare vestover.

Heile flåten la no i veg innover og etter 38 dagar og 360 mil segling kom dei ut ved vestenden av landet som Magellan kalla Cabo Descado, The Desired Cape. - Men det var berre tre av skipa som vart med og fekk sjå det nye store havet. San Antonio hadde i all stillheit snudd og sett kursen attende til Spania. - Stredet vart i ettertid kalla " Strait of Magellan".

Han kalla det nye havet for Mar Paficico, Pacific Ocean, og i tale til mannskapet ytra han ynskje og von om at dei alltid måtte møte det like stilt og roleg som denne dagen. Men slik vart det nok ikkje.

I vikevis kjempa dei mot uver og vestavind og det minka på fersk proviant og vatn. Skjørbuken tok til å melde seg. - Dei segla forbi eit par små øyar men dei var baa snaue og livlause. Den 6. mars nådde dei fram til Guam Island. Her fann dei fersk mat og vatn som dei so sårt trengte. 16.

mars nådde dei den sydlegaste øya i ei øygruppe som Magellan kalla St. Lazarus men som no er kjent som Filipinene. Hovdingen der, tok vel imot dei og han let seg villig kristne. Han oppmoda so Magellan i kristi namn til å leide eit angrep på fiendane hans.

Sjølv heldt han seg i bakgrunnen slik at Magellan i spissen for ein styrke på 60 mann kom i kamp med ein flokk på over 1000 innfødde. Det var den 27. april 1521 i det som har vorte kalla The Battle of Mactan. Det gjekk som det måtte gå, mange av Europearane vart drepne eller sara og Magellan sjølv vart og drepn.

Skipa kom seg på flukt, og no segla dei ei tid frå øy til øy. Dei fekk seg vatn og fersk proviant og dei tuska til seg krydder og andre verdisaker. "Conception" lak som ein sil og var i det heile i so dårleg forfatning at reparasjon ikkje var mogeleg. Mannskap og utstyr vart teke over til "Vittoria" og "Trinidad" og deretter vart skuta brent.

Ikkje lenge etterpå leid "Trinidad" same skjebne og Juan Sebastian del Gano, som var den einaste av skipssjefane som enno var i live, bestemte at dei skulde sette kursen direkte heim. Det var ei drastisk beslutning som innebar 13000 mils segling rundt Kap Det Gode Håp men det var nødvendig for å halde seg vekk frå farvatn der fientlege Portugisarar heldt til.

På denne sydlege ruta fekk dei mykje vestleg vind og ikkje før 6. mai 1522 nådde dei Kapp Det Gode Håp. På det tidspunkt var dei nesten fri for mat og vatn, dei hadde berre litt ris å ete. 20 mann svalt ihel og resten var heilt nedpå av mataløyse og sjukdom. Den 9. juli gjekk han innom Kapp Verde-øyane endå han visste at Portugisarane rådde der. På eit eller anna vis klarte han å lyge til seg litt proviant og vatn men so vart det oppdaga at han var Spanjol og han måtte stikke av i all hast so 13 av mannskapet vart att i land.

"Vittoria" ankra opp på havna i Sevilla 8.september 1522 etter ein eventyrtur på tre år og ein månad, einaste skipet som var att av dei fem som reiste ut. Av mannskapet på 234 mann som reiste ut kom berre 18 heim i live.

Dei hadde gjort ei bragd som for oss er heilt utenkeleg. Ei verdsomsegling over heilt ukjente farvatn og utan noko slag kart, og utan hjelpemidlar til å bestemme geografisk lengde, det er knapt til å tru.

Etter kvart vart det no England som gjekk opp i teten når det galdt sjøfart og oppdagingsreiser og dei fostra mange dyktige navigatørar. På denne tid henta Spania svære rikdomar frå landa i Syd-Amerika som dei hadde herredømme over og engelskmennene dreiv det stort med sjørøveri både i statleg og privat regi for å kapre dei Spanske skatteskipa som var på veg heim.

Ein av dei best kjente som var både sjørøvar og oppdagar var Sir Francis Drake. Han hadde vore ute på mange røvartokt og vorte både berømt og berykta før han i 1577 vart sett som øvste sjef for ein flåte på fem skip som skulle ut på ein eventyrleg ekspedisjon. Ingen andre enn Drake fekk vite kva planane gjekk ut på, dei trudde dei skulle ut på eit vanleg kapringstokt i forholdsvis nære farvatn, og når ein ser på tonnasjen på skipa so skulle ein vel ikkje tru at dei hadde tenkt seg på jordomsegling.



Sir Francis Drake måla av Marcus Gheeraerts.

Dei fem skipa var: Flaggskipet "Pelican" på ca 130 tonn, "Elizabeth" på 80 tonn, "Swan" på 50 tonn, "Marigold" på 30 tonn og "Christopher" på berre 15 tonn. Med denne miniatyrflåten gjekk Drake ut frå Plymouth i november 1577 for å gå over havet og vidare gjennom Magellanstredet til kapertokt på vestkysten av Syd-Amerika. Dersom folka hans hadde visst kva som var planen so var det vel fåe av dei som hadde gått med på turen. Dei fekk uver heilt frå starten og måtte returnere til Plymouth for å reparere diverse skadar på skipa.

13. desember la dei ut på ny og no fekk dei lagleg ver og kom til øya Mogadar på juledag. Lenger sør ved Cape Blanco stoppa dei ei vike og tok inn ferskvatn og gjorde reine skipa. Drake fann då ut at "Christopher" var i so dårleg stand at den ikkje kunne halde fram på turen. I staden sette han inn ein Portugisisk Caravell som han hadde kapra på turen nedover. Ombord der var det ein ualmindeleg dyktig og erfaren Portugisisk navigatør som gjekk i Drake si teneste med alle sine kart og farvatnbeskrivelsar, noko som var av uvurderleg verdi. Den nye skuta fekk namnet "Mary".

Etter ni viker i sjøen fekk dei landkjenning nær munninga av River Plata men før dei nådde inn til land fekk dei ein voldsom storm over seg, den verste nokon ombord hadde set, og det var på nippet at dei klarte seg. Då stormen la seg segla Drake opp og ned langs kysten og leita etter dei andre skipa. Han fann dei alle, men "Swan" var i so dårleg stand at det ikkje var mogeleg å reparere so dei tok alle forsyningar og armering ombord i "Pelican" før dei senka henne og litt seinare fekk "Mary" same skjebne.

Dette var i juni 1578. Dei låg no i Port St. Julian nær Magellanstredet og Drake hadde no fortalt folka sine kva som var planen vidare. Det vart mykje murring og misnøye og med kaptein Doughty frå "Mary" var det på nippet å bryte ut mytteri. Drake handla raskt, Doughty vart stilt for retten og dømd og avretta. Etterpå talte Drake til folka og la ikkje skjul på kva fårar dei gjekk i møte og at dei som ikkje ville vere med vidare kunne få snu heim no. Der var ingen som ikkje ville vere med, der var vel kanskje ikkje noko val når det kom til stykket.

Dei tre skipa som var att: "Pelican", "Elizabeth" og "Marigold", segla vidare 17. august, "Pelican" vart no døypt om til "Golden Hind". Lukka var med dei no og der Magellan 60 år tidlegare hadde brukt 38 dagar gjekk dei utruleg nok gjenom på 16 dagar.

Då dei kom inn i Stillehavet var det slutt på lukka, dei fekk ein storm over seg som var enda verre enn den dei hadde utfør Brazil. Skipa kom frå kvarandre og kom aldri meir i lag. Marigold gjekk ned med mann og mus, "Golden Hind" dreiv av langt nedover mot Antarktis, og kapteinen på "Elizabeth" trudde dei var einaste overlevande so under sterkt press frå offiserar og mannskap vende han om og tok på veg heimover.



Det er laga fleire kopiar av Golden Hind, dette nr. to bygd i 1973. Foto frå Wikipedia.

"Golden Hind" kom seg med nød og neppe opp under kysten av Syd-Amerika att. Dei fann seg ei skjerna bukt der dei kunne ligge å reparere skadane på skipet og sjølv om dei no var att åleine so bestemte Drake seg for å halde fram som før planlagt. - Ein må tru at det som Drake no gjorde vart ståande som eit eksempel for

leidande engelskmenn heilt opp til våre dagar: Dette å nekte å innrømme at ein er utslegen men istaden stå på og vende nederlag til siger har i mange høve vore engelskmannen sin styrke heilt fram til vår tid.

Drake heldt fram oppover langs vestkysten og kapra det eine skatteskipet etter det andre sjølv om fleire av dei var meir enn dobbelt so store og mykje betre armert enn vesle Golden Hind. - Han gjekk og inn i havner og plyndra skip som låg der. Han heldt fram nordover heilt til Drake Bay nær San Francisco. Der drog han skuta på land og gjorde ho rein i botnen og overhalte ho før han gjekk til sjøss att i slutten av juli.

No styrte dei rett vestover og 30. september kom dei til Ladrone Island nord av Krydderøyane. Her møtte dei venlege folk og dei stoppa lenge nok til å få kjøpt 6 tonn med kostbart krydder før dei drog vidare på leiting etter ein roleg stad der dei kunne overhale skuta som no sårt trengte det. Ein slik stad fann dei på ei øyde øy syd for Celebes som han kalla Crab Island og her fekk dei overhalt skuta. Drake var den første engelskmannen som hadde kryssa Stillehavet og no skulle han verte den første til å krysse Det Indiske Hav.

Dei gjekk frå Crab Island 12 desember 1479, nett to år etter at dei gjekk heimanfrå. Natt til 9.januar gjekk dei på grunn på eit rev og det var nærmast eit under at dei fekk berga skuta og fekk ho til ei havn på Java der dei på ny reparerte.

Dei segla vidare og 14.juli runda dei Kapp det Gode Håp.Fem viker seinare nådde dei Sierra Leone med vatn og proviant heilt på lavmål. 26.september 1580 ankra dei opp på havna i Plymouth og Drake vart den første flåtesjef i historia til å segle rundt jorda, då Magellan døydde før han kom heim seksti år tidlegare.

I år 1600 vart det i England skipa " The Honourable East India Company" som fekk einerett på all handel aust for Kapp Det Gode Håp og vest for Magellan Stredet. Denne retten skulle frå fyrst av vare i 15 år men kom til å vare i 258 år med stadige utvidingar.

Holland kom like etter og skipa i 1602 Verenigde Oostindische Compagnie. Disse to samanslutningane, særleg den engelske, fekk

etter kvart ei svær makt og inflytelse . Dei hadde ei tid sin eigen hær og marine og dei styrte med hard hand dei områda dei hadde lagt seg til. Det var England, Portugal og Holland som vart dei store kolonimaktene i denne tida, etter kvart med England klart i teten.

Skipsfarten mellom Europa og koloniane auka fort på, skipa vart betre, dei fekk betre kart og betre navigatørar so dei segla ikkje lenger heilt ut i det ukjente.

Dei fekk etter kvart betre måleinstrument, fyrst oktanten, litt seinare sekstanten, og dei kunne no bestemme geografisk breidde nokso nøyaktig. Men når det gjaldt lengdeobservasjonar var dei framleis heilt hjelpelause so snart dei kom ut på opne havet.

Det førte til ei mengd forlis og tap av menneskeliv. Verste kjente katastrofe var det truleg då ein engelsk flåtestyrke på fem skip med ein admiral som leidar i 1707 kom nordover forbi Ushant i tjuvk tåke og so gjekk seg rett i brota på Scilly Islands. Fire av skipa vart knust mot klippene og ca 2000 mann omkom. Ein av dei var admiralen.

Det vart fortalt etterpå at ein underordna sjømann hadde gjort sine egne navigasjonsberekningar og funne ut at admiralen sin posisjon var for langt aust. Han gjekk til høgste hald og sa frå om dette endå han visste han kunne verte straffa. Nett det hende; han vart hengd for "subordination". - So slapp han å drukne saman med dei andre.

I fire århundre arbeidde dei beste astronomar og matematikarar i heile Europa under høgtrykk for å finne ei løysning på problemet med å bestemme geografisk lengde på opne havet.

Ein kan vel seie at der var to grupper som tevla om å verte fyrst.

Den største gruppa var astronomane som heldt seg til "himmeluret", d.v.s. himmellegema sine baner og bevegelser på himmelen. Særleg var månen interessant.

Ein var tidleg klar over at tidsforskjellen mellom eit kjent lengdepunkt og eigen lengde var lik lengden i grader og minutt, ein time i tid lik 15 grader lengde, fire minutt i tid lik ei grad lengde. Problemet var derfor å finne sann tid på eigen posisjon samtidig med sann tid på den kjente lengdeposisjonen, f.eks. ved Greenwich.

Dette prøvde astronomane å finne fram til ved nøyaktige astronomiske observasjonar og berekningar, men det synt seg nesten umogeleg å finne metodar som var nøyaktige nok og samtidig enkle nok til bruk på eit fartøy på sjøen. Den andre gruppa prøvde seg ad mekanisk veg der oppgava var å lage eit ur som gjekk rett under alle tilhøve slik at når ein stillte det på rett tid for den kjente lengdeposisjonen so kunne ein til kvar tid under sjøreisa samanlikne lokal tid med uret og slik finne lengdeforskjellen.

Der var før laga pendelur som gjekk temmeleg so nøyaktig under stabile tilhøve på land men dei var ubrukelege ombord i skip på sjøen med slingring og varierende fukt- og temperaturtilhøve.

Etter dei fatale skipsforlisa ved Schilly Isles i 1707 vart det for alvor sett alle krefter inn for å løyse lengdeproblemet.

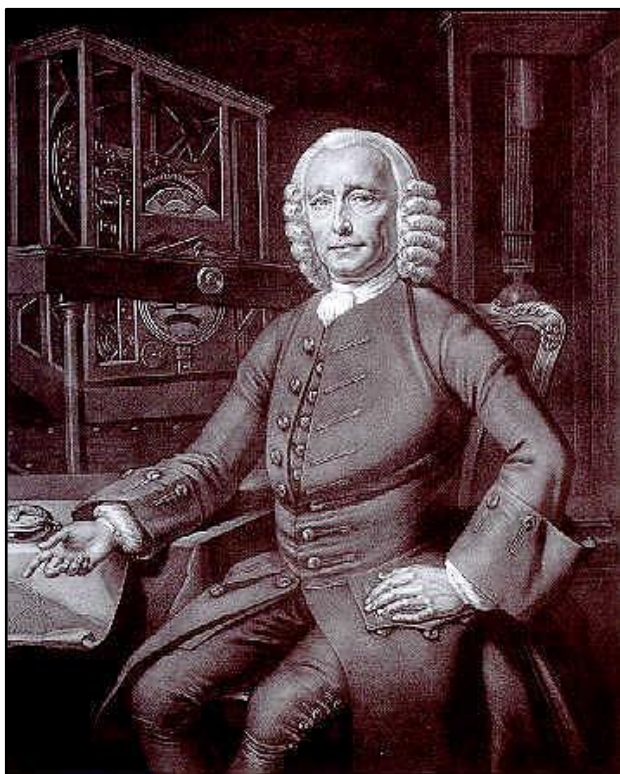
Det Britiske Admiraltetet sette opp ein stor premie til den som fyrst kunne finne ei sikker løysing som var godt brukbar i praksis. Der var sjølv sagt mange som prøvde seg og mange forslag og idear vart sett fram men ingen som var brukbare.

Den som til slutt vann fram var ein nærmast sjølv lært engelsk urmakar og finmekanikar som heitte John Harrison. Han arbeidde hektisk med denne oppgåva i førti år før han endeleg omkring 1770 kunne syne fram eit Kronometer som stod for alle prøver og kontrollar og som vart godkjent av Admiraltetet og alle andre autoritetar. Han var heile tida i sterk konkurranse med dei som arbeidde med "Himmeluret" og som og var komne langt med sine berekningsmetodar som likevel ikkje var so godt eigna til praktisk bruk ombord.

Deira nøyaktige nautiske tabellar har i allfall vore til stor hjelp i all astronomisk navigasjon heilt fram til vår tid. (Nautikalalmanakka.)

Ein kan nok seie at der var to personar som kvar på sitt felt tilsaman hadde æra av å løyse lengdeproblemet.

Det var John Harrison som i førti år arbeidde iherdig med å utvikle sitt Kronometer og det var James Cook som med sin reint uvanlege kunnskap i navigasjon, hydrografi og



John Harrison.

*(P.L. Tassaerts gjengivelse av Thomas Kings opprinnelige portrett fra 1767 av John Harrison
Foto frå Wikipedia.*

sjømannskap skapte ein revolusjon innan sjøfarten.

Deira iherdige arbeid vann over problemet som i lange tider hadde sett uløseleg ut.

Endå større bragd er det etter som dei båe var sjølv lærte og kom frå dei lavare lag av folket men likevel klarte å arbeide seg opp og etter kvart vinne anerkjenning frå aller høgste hald. Det var ikkje lett slik samfundstilhøva var i England på den tid.

Når det galdt kartleggingsarbeid, havforskning og navigasjon var det ein mann som ruvde høgt over alle andre. Det var engelskmannen James Cook. Han var son til ein fatig farmarbeidar og då han gjekk tilsjøss i 17-årsalderen i 1746 var det som matros på ei skute som gjekk i kolfrakt på kysten av England. Her arbeidde han seg opp til skipper. I 1755 gjekk han inn i The Royal Navy som underordna sjømann, men berre to år seinare, i 1757, hadde han avensert til "sailing master" på eit skip med 60 kanoner.

I 1758 hadde han laga nøyaktige kart over St. Lawrens River noko som kom til stor nytte då the Navy gjekk til angrep på Quebec, og i 1763

laga han heilt fantastisk nøyaktige kart over New Foundland. I 1767 ga Royal Society ut ei beretning om hans ymse vitskapelege, astronomiske og geografiske observasjonar som dei fann å vere utruleg nøyaktige.

I 1768 kjøpte Royal Navy i samråd med Cook, ei skute på 368 tonn som var nett maken til den kolfraktaren som han hadde gjort teneste på tidlegare.

Skuta vart ombygd til havforskningsfarty og fekk namnet "Endeavour". Admiralitetet sin plan var å sende henne på eit forskningsstokt til Stillehavet, fyrst til eit område nær Tahiti for å gjere visse astronomiske observasjonar, og deretter på eit utstrakt oppdagings/kartleggings oppdrag.



James Cook. Foto frå Wikipedia.

Som leidar for eit slikt tokt, dei fekk etter kvart betre måleinstrument, hadde James Cook kvalifikasjonar som stod høgt over alle andre, men der var eit stort problem: Han var ikkje offiser, og det måtte han vere for å vere sjef for eit slikt oppdrag. Det var slik på den tid i Royal Navy at ingen ordinær sjømann kunne rykke opp til offiser.

Cook hadde rett nok vore "Sailing Captain" på eit marinefartøy men det gav han ikkje offisersrang.

For Cook vart der likevel gjort eit unntak, han fekk løytnants grad og vart sett til sjef på "Endeavour" med 70 manns besetning. Dei gjekk ut frå Plymouth 25. august 1768.

Som vitskapsmann var Cook eit geni av dei aller største, men han hadde i tillegg andre eigenskaper som kanskje talde like mykje på eit



«HM Bark Endeavour Replica», utstilt ved Australias nasjonale maritime museum i Sydney

Foto frå Wikipedia.

tokt som dette. Han hadde i lang tid gjort teneste som underordna sjømann og han hadde lært å forstå og til å ta omsyn til sine underordna noko som før var nokso uvanleg både på marinefarty og andre farty.

Sjefen rådde so og seie for liv og død for sine underordna og mange likte å syne si makt til det ytterste.

Cook var streng men rettvis og mannskapet lærte å sette pris på dette og synte fullt ut loyalitet mot han. Han hadde og stor omtanke for dei helsemessige tilhøve for folka og han var langt framom si tid når det galdt kosthald og sanitære tilhøve på turen.

Ikkje berre sytte han for god og rikeleg kost men han tok med mengder av slike ting som preserverte grønnsaker, maltekstrakt, appelsin- og sitronmarmelade og surkål.

Ikkje alle likte so godt slike uvante saker men dei vart nøydd til å ete sin daglege rasjon likevel. Han var og nøgjen med dei sanitære tilhøve og såg til at dei hadde reint undertøy, at opphaldsroma vart haldne reine og at dei skifte av seg våte klær fortast mogeleg.

Når tilhøva gjorde det mogeleg gjekk dei trevaktssystem slik at dei fekk rikeleg med somn og fritid til vask og stell.

Ein kan trygt seie at det var revolusjonerande endringar han gjorde i "stylen", men resultatet synte seg med det at han var den fyrste skipsfører som fullt ut eliminerte vekk skjørbuken og andre kostsjukdomar. Det måtte vel fortone seg som eit under må ein tru.

Dette var den første av Cook sine tre store oppdagingstokt.

Dei var innom Asorene og kapp Verdeøyane og forsynte seg med fersk proviant og vatn før dei sette kurs over havet for å gå gjennom Magellanstredet og inn i Stillehavet. Der kartla han Tuamotuøyane før han gjekk til Tahiti der han ankra opp 13. april 1769.

Han låg der i to mndr. og botanikarane som var med gjorde interessante funn, men dei astronomisk-vitskaplege observasjonane var nærmast mislykka på grunn av ulaglege tilhøve.

Dei kom ellers på svært venskapeleg fot med dei innfødde, noko som seinare ekspedisjonar fekk stor nytte av. Dei gjekk frå Tahiti 13.juli, dei oppdaga og kartla Selskapsøyane, deretter styrte dei sørover til ukjente havområder.

7. oktober fekk dei New Zealand i sikte i nærleiken av det som no er kalla Poverty Bay. Dei gjekk rundt både South- og North-Island og gjorde nøyaktig kartlegging. Det tok dei nærmare 18 mndr. og i den tida var dei ofte til lands og fekk ferske forsyningar og dei vart svært gode venner med dei innfødde.

Dei forlet New Zealand 1. april 1771 og Cook bestemte seg for å gå til Australia for å kartlegge austkysten der. Det var ukjent og farleg farvatn og fleire gonger var det nære på at "Endeavour" skulle forlise på det 1250 mil lange Great Barrier Reef.

Dei arbeidde seg gjennom Torresstredet og deretter gjekk dei inn til Batavia for å få ferske forsyningar og det heldt på å verte enden for dei.

Dei hadde no vore på tokt i nær tre år heilt utan sjukdom ombord, noko som var heilt eineståande, men her i Batavia vart dei offer for ein tropesjukdom som nett no herja her og

mange av sjøfolka døde av malaria og dysenteri. Sjølv om mannskapet var sterkt redusert gjorde dei ei snøgg og god heimreis til England der dei ankom 12. juli etter eit nær tre års tokt som hadde vore svært vellykka. Cook vart no forfremma til Commandør.

James Cook gjorde to store oppdagingstokt til. - Admiralitetet kjøpte inn to kolfrakteskuter som var nøyaktig same type som "Endeavour". Dei vart ombygd for slike oppdagingsferder og fekk namn "Resolusjon" og "Adventure."

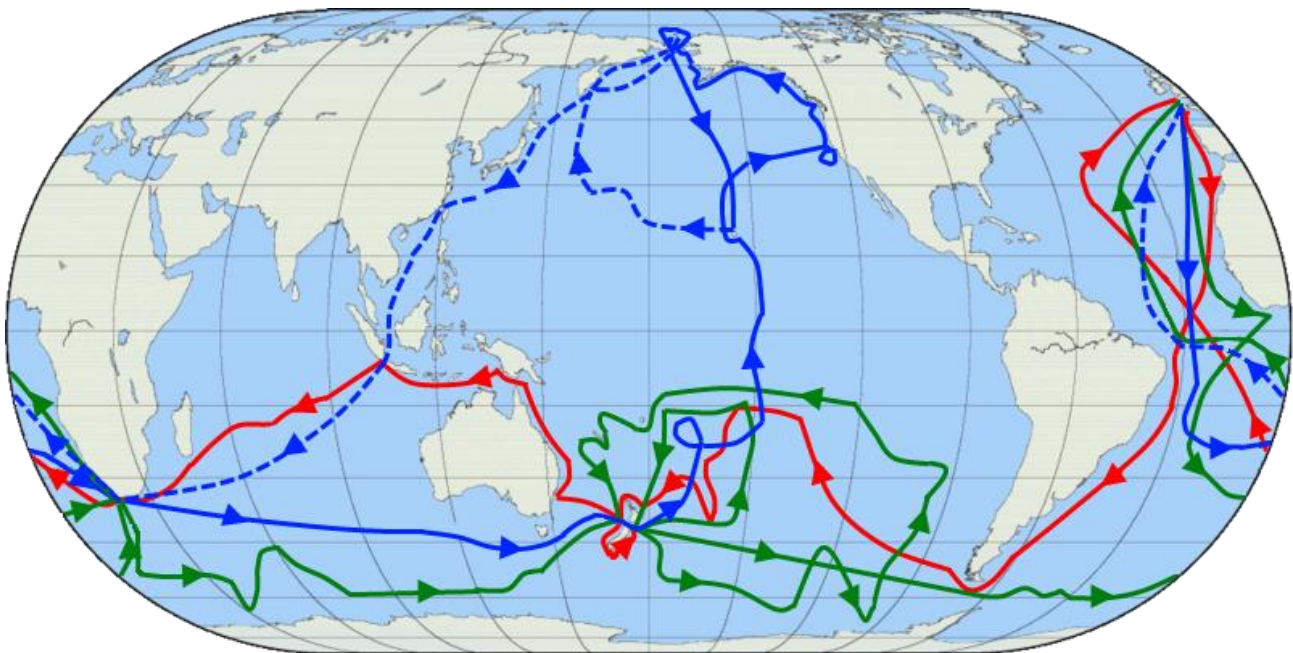
Under ombygginga kom Cook i strid med ein rik og inflytelsesrik sivilist som skulle vere med på toktet og som forlangte påbygd eit ekstra dekk i høgda for å få romslegare og meir komfortable bekvemmelegheiter. Dette nekta Cook då han meinte det vilde gå ut over stabiliteten og sjødyktigheita.

og Cook på "Resolution" som øverste sjef for ekspedisjonen.

Cook hadde planer om ei verdensomsegling i vestavindsbeltet på sydlige breiddegrader og Admiralitetet hadde kjøpt inn ikkje mindre enn fire kronometer som han fekk med til hjelp ved lengdeobservasjonar.

Hittil hadde han måtta lite på sine ekspert observasjonar av himmellegemer som ellers hadde synt seg å vere utruleg nøyaktige, so han heldt fram med slike obs. og brukte kronometeret som ein dobbel kontroll.

Det synte seg ellers at tre av kronometra var upålitelege medan det fjerde gjekk heilt rett og etter kvart tok han til å lite fullt ut på dette og han løyste dermed for alle tider problemet med å finne nøyaktige lengdeposisjonar.



Rutene til kaptein James Cook på dei tre reisene. Reise nr. 1 i raudt, nr. 2 i grønt og reise nr. 3 i blått.

Utruleg nok var det Cook som fekk viljen sin og mr. Banks vart snurten og vart ikkje med på toktet. At Cook, ein mann som kom frå dei lavare klasser, vann fram med sine meiningar her syner at sjølv dei aller høgste i Admiralitetet hadde fått ei usvikteleg tillit til han etter dei bragder han hadde gjort og at dei skjønnte kva for allsidig geni han var.

Dei to skutene gjekk til sjøss 13. juli 1772 med Tobias Furneaux som kaptein på "Adventure"

Der var berre eit stort minus, nemleg at eit slikt instrument kosta omkring 450 £ og det var mykje pengar på den tid.

Dette andre toktet til Cook var om mogeleg enda meir vellykka enn det fyrste. Med base på Tahiti og New Zealand planla han å kartlegge heile det Antarktiske kontinent på tre forskjellige tokt. Det fyrste av disse gjorde han mellom desember 1772 og mars 1773 då han kartla og undersøkte Det Indiske Havsektoren. Stillehavssektoren gjorde han mellom november -73 og februar -

74. So avslutta han jordomseglinga med å kartlegge Atlanterhavs-sektoren i januar og februar 1775. Hans sydlegaste posisjon under denne fantastiske prestasjonen var 71 grader 10 min.S. på 106 grader 14 min. Vest.

Dei bilde og forestillingar ein før hadde hatt om Antarktis og dei sydlegaste landområda vart etter dette heilt endra.

I tida mellom disse tokta gjorde Cook ei rekkje nye oppdagingar. På eit tokt frå februar til oktober 1774 kartla han og undersøkte Påskeøya, Marquesas, Society Islands, Niue, Tonga, New Hebrides, New Caledonia og eit stort antal mindre øyar.

På siste toktet oppdaga han og kartla South Georgia og South Sandwich Islands og han kom heim 30 juli 1775. Det var eit kolossalt arbeid han hadde fått utført med hydrografiske undersøkingar, Antarktisk navigasjon og ikkje minst at han hadde bevisst fullt ut kronometeret sitt verd til lengde-bestemmelse. - Ein annan ting som kanskje var like imponerende var det at under heile toktet som varte i tre år og ei vike hadde berre ein mann døydd av sjukdom ombord og det var av tuberkulose som han truleg hadde med seg då han kom ombord. Skjørbuken som på den tid var sjøfolk sin verste fiende hadde han heilt gjort slutt på med sine endringar i kosthold og skipshygiene.

Cook la ut på det tredje og siste store toktet 12. juli 1776. Denne gangen og reiste han med "Resolution". På ny runda han Cape Horn og gjekk inn i Stillehavet. Hovedformålet med denne turen var å undersøkje den nordlege Stillehavskysten av U.S.A. med tanke på å finne ei Nordvestpassasje, men fyrst var han innom Van Diemens Land, New Zealand, Tonga og Society Islands.

12. desember 1777 segla han vidare nordover og 18. januar 1778 oppdaga han Hawaigruppa. Han segla vidare til Amerikakysten og nordover langs denne, rundt dei Aleutiske øyar og vidare nord gjennom Beringstredet til han vart stoppa av pakkisen på 70 grader 44 min. nord.

Han beslutta å gå tilbake til Hawaii og gjere hydrografiske undersøkingar langs kysten der over vinteren. Han ankra opp i den vakre



Statue av Cook, Greenwich, London.

Kealakekua Bay og han låg der frå 17. januar til 4. februar 1779.

Like etter at han gjekk ut derfrå fekk dei skade på ei mast og dei gjekk attende for å reparere.-

Her på Hawaii hadde dei vore særskildt godt mottekne. Dei innføde hadde ei myte om ein gud som skulle kome til dei over havet, og no trudde dei fullt og fast at Cook var denne guden.

Dei innfødde prestane derimot tykte etter kvart at Cook fekk for stor makt over folket og dei tok til å sette folk opp mot han.

Det gjekk slik at han nærmast vart jaga ut derfrå. Då dei skulle gå ut 14. februar, syntet seg at ein skipsbåt var stolen og dei kom i krangel med dei innfødde om dette. Krangelen enda med at Cook vart drepent, ei av dei mest tragiske hendingar i sjøfartssoga.

Det syntes so meiningslaust at ein mann som Cook skulde ende sine dagar slik på grunn av ein liten uovereinstemmelset.

For sjøfartsmiljøet var tapet uoppretteleg. Aldri i sjøfartssoga har ein enkeltperson gjort so store framsteg i nautisk vitskap korkje før eller seinare og han var ikkje berre vitskapsmann men like mykje praktisk sjømann som til og med klarte å få slutt på skjorbuk og andre kostsjukdomar. Ein av mannskapet sa det slik: "Han var vår leidestjerne, og då den gjekk ned vart vi att i mørke og fortvilelse".

Der var knapt nokon annan skipssjef som kunne få eit slikt ettermæle av sitt underordna mannskap.

James Cook var utan tvil ein person med eigenskapar heilt utom det vanlege når han kunne verte slik æra både av under- og overordna, ja heilt opp til høgste hald. - Admiralitetet gjekk vidare i hans fotspor og la seg heilt i teten når det galdt hydrografisk forskning og kartleggingsarbeid. Heilt opp til våre dagar har Engelske Admiralitetskart vore kjent mellom navigatørar for å vere det beste og mest pålitelege som finns.

Det har vore sagt at den dagen James Cook segla frå Magellanstredet inn i Stillehavet var ein skjebnedag for heile Stillehavsområdet.

Han oppdaga øyar og øygrupper i mengdevis og alt vart nøgje kartlagt med nøyaktige posisjonar, og alt nytt land vart lagt under den Britiske Krone.

Sjølv om Cook var av dei meir humane so forlangte han likevel lydighet. Dei ymse innfødde var ikkje alltid vennleg innstilt overfor inntrengjarane og kulturkollisjonar var vel ikkje til å unngå av og til. Som eit døme kan nevntast dette med mitt og ditt, noko som var ukjent for

dei fleste innfødde og som til slutt førte til ein tragisk død for Cook.

Det hadde vore ei heller sakte utvikling innan navigasjon fram til Cook si tid men med sine nye metoder for lengdeberekning gjorde han eit langt steg framover.

Endå eit godt steg fram var det då den engelske kaptein Sumner nokso tilfeldig fann fram til høgdemetoden, eller stedlinjemetoden, som etter kvart vart nærmast einerådande ved astronomiske observasjonar til sjøss.

Kaptein Sumner kom oppover mot Kanalen etter ein tur med dårleg sikt og lite eller ingen observasjonar. Bestikkplassen var nokso usikker då han fekk ein brukbar solobservasjon og han lurte på kor mykje ein feil i bestikkplass ville verke inn på observasjonen. Han tok so og rekna ut observasjonen med fleire forskjellige bestikkplassar som utgangspunkt og då han sette dei ymse observerte plassane ut i kartet fann han til si undring at alle låg på ei rett linje som låg 90 grader på peilinga av sola. Det han no kunne vite sikkert var at han låg eit eller annan stad på denne linja og kunne han no få ein observasjon der peilinga til himmellegemet var ei anna ville han få ei ny stedlinje som kryssa den første i eit punkt som var skipet sin rette posisjon. Dette førte fram til det som seinare vart den mest nytta navigasjonsmetoden ved oversjøisk segling og som i navigasjonsbøkene vart kalla "to observasjonar med mellomliggande seilas", eller "to samtidige observasjonar".

Mest vanleg var det vel å ta ein solobservasjon tre-fire timar før middag og so observere sola på sitt høgste i meridianen ved middag. Når ein so kobla saman dei to stedlinjene so hadde ein rett posisjon med forbehold for den feil som kunne ha kome inn i seilasen mellom observasjonane og den ville vanlegvis vere ubetydeleg. Ofte vart det teke ein observasjon tre-fire timar etter middag og, og under gunstige forhold kunne ein få to stjerner samtidig, då hadde ein sikker plass med ein gong. Både planetar og måne kunne verte brukt om det høvde slik men det mest vanlege var likevel sola.

Då vi gjekk på styrmannsskulen i Brooklyn i 1942-43 var den gamle sokalla kronometerlengdemetoden gått ut av pensum.

Den gjekk ut på at ein ut frå skipet sin bestikkplass berekna himmellegemet sin timevinkel og vidare middeltid ombord. Forskjell mellom middeltid ombord og Greenwich middeltid omgjort til grader og minuttar var då lik påverande lengde, aust eler vest ettersom.

Greenwichtid las ein av på kronometeret som alltid viste Greenwich Middeltid. Høgdemetoden hadde no heilt teke over. Vi fekk likevel lære å bruke lengdemetoden då vi hadde ein litt eldre og ualmindeleg dyktig navigasjonslærer som meinte den kunne vere god å ta med.

Høgdeobservasjonen baserer seg på Poltriangelet som er eit sfærisk triangel der sidene er: Zenitdistanse, Poldistanse og komplement til breidde. Vinklar er timevinkel og asimut, utan at eg her skal gå inn på og forklare nærmare om dette.

Det ein gjer er at ein bereknar kor høgt ein skal måle sola med utgangspunkt i den bestikkplassen ein har. Når ein so måler solhøgda med sekstanten ser ein om det stemmer.

Måler ein sola høgre enn berekna so er ein so mykje nermare sola i retning peilinga på sola, måler ein den lågare er ein lenger ifrå. Forskjell i berekna høgde og observert høgde kallar ein høgdefeil ,mot eller frå, og i retning rettvisande peiling av sola.

Når ein so flytter bestikkplassen til den observerte plassen får ein det ein kallar "Sansynleg plass",og veit då sikkert at ein står på ei stedlinje som går 90 grader på peilinga av sola. For å få ein sikker observert plass må ein ha to observasjonar og to stedlinjer og vinkelen mellom stedlinjene bør ikkje vere altfor spiss, helst so mykje som 30-40 grader. Punktet der linjene skjer kvarandre er no observert plass.

Det var veldig interessant og spennande då vi kom so langt på skulen at vi fekk ta til med slike astromomiske berekningar. Men før vi kom so langt var der mange harde kneikar å kome over. Vi starta heilt på botnen. Mange av oss hadde berre ein skarve landsens folkeskule og det var mange år sidan vi gjekk ut av den so det var ikkje so lett å kome i gang, men viljen var der hjå alle i fullt monn so det gjekk tolleg bra. Det kom vel med at vi hadde svært dyktige lærarar

for det var so mykje nytt og ukjent vi skulle lære. Navigasjonslæraren vår spurte ein dag om kor mange av oss som meinte at vi forstod klokka og dei fleste trudde nok dei gjorde det. Men etter kvart forstod vi mindre og mindre.

Der var middeltid og sann tid, ombord og i Greenwich, der var tidsjevning og der var reknestørrelse E og R. Der var deklinasjon, timevinkel og rektasensjon, ariespunkt og stjernedøgn, ja månedøgn og. Ein skulle ikkje berre kjenne navn og uttrykk men ein skulle vite kva det var og.

Samstundes måtte ein lære å bruke og finne fram i Nauticalalmanakka og i Navigasjonstabellane som tilsaman sat inne med alle dei opplysningar og data ein trengte til observasjonane.



Sekstant i utstillingane til Ishavsmuseet.

So var det å lære dei trigonometriske forhold, det var slett ikkje lett å få dei plasert ryddig i hovudet slik at ein kunne finne dei att når ein skulle bruke dei. So var det logaritmerekning som heller ikkje var so lett å få tak på men som var heilt naudsynt for dei astronomiske reknestykka.

Ved denne tid tok det til å jamne seg ut mellom dei som hadde høgare skular og oss som berre hadde 7-års folkeskule. Dette var stoff som var nytt for alle og vi tok til å forstå lærar Dalland som hadde forsikra oss om at vi skulle alle verte like før han var ferdig med oss.

Men navigasjon er ikkje berre astronomiske observasjonar. Der er og den Terrestiske navigasjonen som stort sett forhold seg til punkt på jorda og som slett ikkje er mindre viktig. På den tid eg gjekk på styrm.skulen var gyrokompass noko dei fleste ikkje eingong hadde sett, det var magnetkompasset ein hadde å halde seg til og noko av det fyrste vi kom bort i var kursreduksjon, å rette kursar for misvisning og deviasjon, frå kompaskurs til rettvisande kurs og omvendt.

Deviasjon og deviasjonsundersøking, magnetisme og korrigering av kompass var noko som tok mykje undervisningstid. I praksis under fart var det dagleg rutine å ta ein asimut og kontrollere deviasjon for anlagt kurs.

Andre ting som til dømes utrekning av dei forskjellige deviasjonskomponentar var svært lite aktuelt i praksis under fart.

- Berre ein gong kom eg i den situasjon at eg måtte prøve å eksperimentere med dei ymse korrigerings-midlane under fart. Det var på ein tur frå Seattle til New Zealand og vidare til Queensland og rundt sør om Australia til Freemantle.

Vi hadde berre magnetkompass og det var korrigert på ca 60 grader nord bredde so vi venta på endringar ved breddeforandring til ca 50 syd bredde. Vi kontrollerte deviasjonen kvar dag på turen sørover men det rare var at der var svært lite endring. Det synt seg at vi styrte ein kurs som låg nær eller like på nulllinja av deviasjondkurva og dermed vart der inga endring før vi gjekk ut frå New Zealand og styrte ein heilt annan kurs mot Queensland.

Då fekk vi nokso stor deviasjon, men skikkeleg gale vart det ikkje før vi kom sørom Australia på kurs vestover frå Bass-stredet.

Då fekk vi deviasjon på omkring 60 grader og innstillingsevna var so svak at vi var redd for at kompasset skulle svinge heilt rundt. Den store endringa ved breddeforandring skulle teoretisk

vere forårsaka av magnetisme i vertikalt jern, som skorstein, luftrør eller postar, og dette skulle vere kompensert med Flinderstanga so det var med den eg tok til å eksperimentere.

Eg gjorde den mindre eller større, eg flytta den frå bakom til forom kompasset og eg tok den heilt vekk men i alle fall var virkninga minimal. So var det berre å prøve med dei faste magnetane.

Eg noterte kvar dei var plasert før eg byrja å flytte på dei. Det synt seg å gje resultat so no tok eg ein asimut av ei lav sol i vest og styrte rett på den medan eg la inn magnetane slik at kursen passa med peilinga på sola. Det vart eit godt resultat, og det rare var at då vi seinare kom nordover til nord bredde so vart der ikkje so store endringar i deviasjon likevel.

Eit anna som der og vart brukt nokso mykje tid på var kronometer og kronometerstand ved samanlikning med eit eller anna pendelur ein eller annan stad i verda. Igrunnen var vel dette heilt avlegs då ein på den tid kunne få inn tidssignal so og seie til ein kvar tid. Som øving i å rekne og resonere var det vel likevel ikkje vekkasta.

- Den gamle gode kronometer-lengdemetoden kunne ein og bruke til å bestemme kronometerstanden når ein hadde ein heilt sikker posisjon, til dømes når ein låg til ankers på ein red. Det var og noko vi skulle lære sjølv om vi aldri ville få bruk for det.

Fram til den tid var kronometeret nærmast ein heilag ting som berre skipperen og kanskje styrmann måtte kome nær der det låg i si polstrakasse. Det var svært viktig at det vart opptrekt kvar morgon til same tid og det var gjerne skipperen som passa på det.

Rart å tenkje på at idag går eit av dei billegaste kvartsure sikrare og stødigare enn noko kronometer gjorde før.

Ein annan ting som alltid var aktuelt sjølv om det var gått ut av praktisk bruk for lang tid sidan var Flyndrelogga og knopens lengde i forhold til timeglasset. Det var likevel artig å få med.

Den terrestiske navigasjonen kan ein i hovudsak dele i to greiner.

I ope hav nytta ein bestikkrekning; med kurs og distanse rekna ein fram til middagsposisjonen



Flyndrelogg i utstillingane til Ishavsmuseet.

som ein sette ut i kartet etter evt. å ha retta den opp etter observasjonar.

Nær land brukte ein kart i større målestokk og ein sette kursar og distansar av i kartet. Posisjonar vart kontrollert ved optiske peilingar av fyr eller andre merke, og peilingane sette ein og ut i kartet.

Der var ellers mange forskjellige måtar å bestemme posisjon på. Kryssspeiling av to kjente punkt var det mest nøyaktige. Firestrekspeiling, der ein peilte eit punkt fire strekar (45 grader) om baugen og so peilte same punktet når det var tvers var og mykje nytta. Avstanden tvers var då lik distansen mellom peilingane. Der var ellers mange variasjonar, høgdevinklar av fyr med kjent høgde, eller horisontalvinklar mellom to fyr eller andre kjente punkt, osv, osv.

Alt dette var greit når det var brukbar sikt, noko heilt anna var det når det var tåke eller anna som hindra sikta. Då hadde ein ikkje so mange hjelpemidlar og var ofte nøydd å lite på bestikket.

På den tid då eg börja som navigatør var det so smått teke til med radiopeileapparat men det var heller lite av peilestasjonar so eg trur det var heller lite brukt.

Ekkolodd var det heller ikkje so mange båtar som hadde. Loddskot var likevel til god hjelp for å bestemme posisjonen i mange høve.

Eg hugsar nyttårsafta 1940 vi kom frå England og skulle til Halifax og det var tjukk tåke då vi nærma oss land. Vi dreiv då og tok loddskot med handloddemaskina på hekken, det var av den

typen der eit farga glastrør som var ope i eine enden vart senka ned med loddet.

Vasstrykket pressa saman lufta i røret, meir eller mindre etter kva djup det hadde vore på, og på ein skala las ein av djupta i favner. Ein tok ei rekkje med loddskot med ei halv eller ei heil mils mellomrom og når ein so samanlikna rekkja med djuptene i kartet fekk ein ei nokso god aning om kvar ein var. Det var tungvint men vi tok oss då fram til vi fekk høyre tåkesignalet på Sambro fyrskip.

Ein bestikkplass var ikkje alltid so påliteleg. Ein måtte vite kva deviasjon ein hadde på kompasset og ein måtte ta forbehold for vinddrift og straumsetning. Særleg straumen kunne vere vanskeleg å berekne. På skulen lærte vi å bruke "straumkobling", eit kraftparallelogram der komponentane er skipets kurs og fart, og straumens retning og kraft.

Har ein disse faktorane rett so vert og resultatet rett. I farvatna omkring dei Britiske Øyar er der sterke og varierende tidevatn-straumar, men i Engelske Admiralitetskart er der i visse posisjonar sett opp tabell for tidevatnstraumane si retning og fart for kvar time ved spring og neap.

Tabellane refererar seg til Greenwich Middeltid. Vi hadde arbeidd med dette på skulen men eg hugsar godt fyrste gongen eg fekk prøve det ut i praksis.

Vi kom i konvoy opp forbi Lands End og skulle til Liverpool. Eg kom på vakt kl. 08 om morgonen, vi hadde då passert Holyhead og nådd punktet der vi skulle skilje lag med konvojen og styre inn mot Liverpool. Då fekk vi signal frå commodoren at vi skulle fortsette med konvojen inntil nærare ordre. Grunnen var at der var observert dvergubåtar på ruta inn til Liverpool.

Det sette no inn med moderat tåke og dårleg sikt. - Heile formiddagsvakta dreiv vi med gøyemeleite-leik med endringar i kurs og fart med korte mellomrom. Det var ikkje lett å halde godt bestikk.

Det var då eg fann at eg skulle prøve det vi hadde lært på skulen om straumkobling. Kvar gong der var endring i kurs eller fart sette eg ut ei ny kobling og der vart etter kvart mange fine

tekningar i kartet. Fram mot middag kom ordren at vi skulle forlate konvoya og gå til Liverpool.

Eg varsla skipperen samstundes som eg gjorde opp og sette ut siste bestikkplass. Han gjekk i spinn og skjente på kommodoren som hadde teke oss med ut i ørska på denne måten, og no skulle det ikkje vere so godt å finne kva kurs vi skulle styre meinte han.

Eg stod nett over kartet og sette ut bestikkplassen, han kika over skuldra på meg og såg dei fine tekningane eg hadde laga i kartet og ville mesta vite kva dette var for noko. Eg forklarte kva det var og synte bestikkplassen eg hadde sett ut og kursen for Bar fyrskip.

Han var ikkje so overbevisst og meinte det var tvilsomme greier å gå ut frå. Eg sa at det kunne nok so vere men det er det beste vi har og det ordnar seg nok før vi kjem til fyrskipet. Med same kom vi ut av tåkebanken og fekk sjå Ile of Man klart og greit.

Skipperen fauk ut på bruvingen og fekk ei fin krysspeiling som han kom inn og sette av i kartet og då synte det seg at skjeringspunktet kom rett i bestikkplassen som eg hadde sett ut.

Han gjekk ofte over til engelsk når han var litt oppøst, no slo han meg på skuldra og sa: "A very fine piece of navigation mr.mate".

Seinare nytta eg ofte metoden i engelske farvatn, særleg i Kanalen, og det var forbausande kor godt det stemte når ein berre passa på og nytta rett tid i straumtabellane so ein fekk rett retning og fart på straumen.

Ei grein av navigasjon som eg alltid har funne meir interessant og fengslende enn noko anna er isnavigasjon.

I mi fyrste tid som ishavsskipper hadde vi ikkje so mykje å rette oss etter når vi stod i tønna og gjekk i isen. Vi hadde gjerne eit flagg på baugen eller under jumperstaget som synte vindretninga og når ein so med mellomrom fekk oppgitt kva vi låg an på kompasset so måtte ein finne ut av resten sjølv og etter kvart som treninga kom var det utruleg kor rett ein kunne gisse.

Då eg skulle gå ombord i ishavsskuta "Polarhav" som ny i 1957 forlangte eg å få gyrorepeater i tønna og etter noko akkedering fekk eg det sjølv



Polarhav i sydisen.

om det ikkje var med i spesifikasjonane. Det var eit svært framsteg og noko heilt nytt.

Både på fangstfeltet og på turane til Antarktis der vi gjekk gjennom opp til 1000 mil pakkis før vi kom inn til land var det til uvurderleg nytte og lette.

Sjølv om det gjekk i krik og krok og sjeldan på ein strak kurs so var det likevel ikkje so vanskeleg å halde bestikk.

I 1964 tok vi ein Syd-Afrikansk ekspedisjon sydover til den gamle norske Maudheim-basen som dei hadde fått "forpakta".

På sydturen skulle vi innom Bouvet-øya der dei meinte å gjere noko kartleggingsarbeid. Ekspedisjonsleidaren hadde skipsførarpapir og ein annan skipsfører var med og skulle sette seg litt inn i isnavigasjon då der var planer om å bygge eit isgåande ekspedisjonsfartøy som han skulle føre.

Eg veit ikkje kva som gjorde det om dei hadde dårlege erfaringar frå før eller kva, men særleg ekspedisjonsleidaren var heile tida liksom tvilande om vi kunne finne fram til rette staden. Etter kvart var det ikkje fritt for at det irriterte meg litt.

På veg til Bouvet var det same tonen: "Hvis vi finn øya då"! Eg sa ikkje so mykje, berre at dersom ho ligg der kartet syner so var der ingen problem.

Det var grått ver men ikkje verre enn at vi hedde eit par solglytt som vi passa på å nytte sjølv om sol og horisont kanskje ikkje var hundre prosent.

Eg var likevel sikker på at posisjonen var rett inna for ei mil eller to.

Då vi skulle nærme oss øya stod sjefen oppe på brua og masa om eg ikkje skulle starte opp radaren. Eg ville no demonstrere litt so eg sa at det hasta ikkje for vi er ikkje i radarrekkevidde før om ein time. Då timen var gått starta eg radaren og stilte den inn og rett nok, der kom øya nett inn på bildet.

Eg sa frå til sjefen som kom og kika, han sa ikkje noko men var nok litt mutt.

Då vi gjekk vidare frå øya møtte vi kanten av drivisen etter berre ei vakt og der var då omlag 1000 mil inn til basen vi skulle til. Isen var forholdsvis lett å gå i fyrstninga men det vart som vanleg mykje kroking og lite rette kursar. Han som skulle lære isnavigasjon kunne ikkje forstå dette, han stilte med blokk og blyant og skulle notere kursar men før han hadde fått skrive ned ein kurs hadde skuta gjerne passert eit par nye kursar so han måtte berre gi opp.

Han kunne ikkje fatte dette at når vakta var over so sette vi ut bestikkplass i kartet og det rare var at når vi hadde observasjonar, som vi ellers hadde kvar dag, so var der nesten aldri høgdefeil på meir enn ei eller to mil.

Eg skal innrømme at vi aldri hadde fylgt so nøgje med som vi gjorde på denne turen nettopp fordi dei hadde ytra tvil om navigeringa og slik tilhøva var her so var det ikkje vanskeleg å fylje med, der var stadig vekk isfjell i eller nær kurslinja vår som vi kunne ta retning på og avstand kunne vi ta på radaren. Det var visst ingen lenger som tvilte på om vi kom fram dit vi skulle.

På den tid var der ingen elektroniske navigasjonssystem som dekte disse områda. Sjølv dei amerikanske isbrytarane som vi opererte saman med i slutten av 50-åra måtte finne seg i å benytte dei gamle konvensjonelle metodane og vi fann ut at vi slett ikkje stod tilbake for dei når det kom til isnavigasjon. Under gang i isen tok dei løpande sol observasjonar men eg fekk eit visst inntrykk av at når dei ikkje såg sola so var bestikkhaldet mindre nøgje.



Vimpel frå den Belgiske ekspedisjonen til Sydisen med Polarhav 1957-58 heng i utstillingane til Ishavsmuseet.

I 1958 då vi møttest med U.S.N. Edisto etter at Glacier hadde teke oss ut av trollbaksen og gått inn til den Belgiske basen med forsyningane, skulle vi gå austover i lag med Edisto til eit punkt rett utfor den Belgiske basen og vente der til Glacier kom ut att.

Då Edisto gav beskjed om å stoppe og vente var deira posisjon 30 mil auslegare enn vår som vi visste var rett.

Dei hadde truleg ikkje hatt observasjonar på ei tid men likevel tykte vi det var mykje gale. - Eit anna fenomen melde seg med Glacier då dei skulle finne den Belgiske landingsplassen. Belgisarane stod på landingsplassen med ein snowcat med radiosendar og Glacier skulle peile seg inn på den men so synt det eg at dei fekk omvendt peiling slik at dei gjekk frå stasjonen i staden for mot.

Det tok ein heil dag før dei fann ut at det var gale. Då dei kom ut att og skulle treffe oss vart det same opp att. Vi stod på brua og såg at dei passerte oss i S.O.-leg retning omlag tre mil av men dei såg ikkje oss og fortsette i N.O.-leg retning ut av syne.

Då eg kalla dei opp og fortalde korleis det låg an var det som å snakke til muren, alt var under kontroll, dei peilte oss rett i baugen.

Eg sa då greit frå at den peilinga var omvendt og at vi hadde sett dei passere oss kl .so og so og at dei måtte svinge rundt 180 grader om dei ville finne oss.

Dei snudde til slutt men det tok mange timar før vi fekk dei i sikte. - Dette med omvendt peiling var noko vi var kjent med frå før under peiling på fiskeribølge når vi låg i isbaksen. Grunnen veit eg ikkje, truleg var det påvirkning frå mange privatantenner.

Idag er isnavigasjon slik vi praktiserte det heilt ute av bildet. Satellittane har teke over, det er berre å lese av på skjermen det du vil vite, alt er automatisk og prosaisk.

Det var fyrst etter krigen at utviklinga av nye navigasjonssystem skaut fart for alvor. Consollsystemet var visst eit av dei fyrste og ein vanleg radiomottakar var alt ein trengte for å bruke det. Sendestasjonane sende signal av prikkar og strekar i sekvensar på 60 signal i minuttet.

I ein sektor sende dei strekar fyrst som gjekk over til prikkar, i neste sektor kom prikkar fyrst som gjekk over til strekar. Ein hadde berre å telje kor mange strekar og prikkar som kom i perioden og i Consollkartet var der linjer som tilsvarte dei ymse signal so ein kunne gå rett inn og finne kva linje ein stod på.

Ein trengte signal frå to stasjonar for å få ei linje nr. to som kryssa den fyrste, og skjeringspunktet var då posisjonen.

Der det var god mottaking fekk ein temmeleg nøyaktig posisjon, men der mottakinga var dårleg kunne det vere vanskeleg å finne skiljet mellom prikk og strek so ein måtte ta det litt på eit skjøn og posisjonen kunne då vere mindre nøyaktig.

Systemet hadde ikkje so stor rekkevidde og vart mest brukt i Nordsjøen og rundt Shetland, Hebridene og Irland.- Rektor Larsgård ved

sjømannsskulen i Ålesund fortalde at dei nytta dette systemet i Nordsjøtrafikken i slutten av krigen.

Det vart visst ikkje brukt so svært mykje seinare då der kom nyare og betre system etter kvart. Det var fyrst og fremst Deccasystemet som tok over på Europeisk side og Loran på Amerikansk.

Loran hadde ellers større rekkevidde og det gjekk ikkje so lenge før det dekte heile Nord-Atlanteren.

Enda større rekkevidde hadde Omegasystemet men det vart visst mindre brukt innan sivil sjøfart. Av disse systema var det Decca som var mest nøyaktig men alle var fullgode til vanlege navigasjonsformål i open sjø og langs kystar.- Det mest revolusjonerande var likevel Radar. Dette å kunne sjå andre fartøy og hindringar innafor ein romsleg avstand i tåke og usiktbart ver, og å få eit bilete av land der ein lettvint kunne ta peilingar og orientere seg og ta seg fram, ja det var mest som eit eventyr. "Tåken er sjømannens verste fiende," sa dei før i tida, og det var so sant, so sant.

Enno er der vel nokre att som hugsar spenninga og uvissa når ein stod på brua time etter time og nistirra inn i ein grå vegg utan å ha minste aning om kva som gøymde seg bak veggen.

I open sjø kunne det endå gå an, men i sterkt trafikkerte farvatn som t.d. Engelske Kanalen var det slett ingaen leik. Når ein ingen ting såg måtte øyrene ta over, og med tåkesignal frå alle retningar var det sanneleg ikkje so greit.

Det vart ikkje snakk om å stå i eit varmt styrehus med alle vindu lukka, nei uansett ver og vind måtte ein ha fritt utsyn og særleg fritt høyrselfelt til alle retningar og prøve å orientere seg so godt ein kunne i forhold til fartøya ein høyrde omkring seg.

Det kan ellers vere floke nok sjølv når ein ser alt på ein Radarskjerm for den skuld.- Verst tykte eg det var i Kattegat og Øresund når der var tåke. Der var alltid ei mengd små båtar inn mellom dei større og ikkje alle var so nøgne med tåkesignala heller.

Radar kom i bruk alt under krigen men berre på marinefartøy. På andre skip gjekk det nokre år

før den kom i vanleg bruk og det var fiske- og fangstfartøy som var fyrst ute.

Eg var ombord i fangstskuta "Polarstar" og der fekk vi Radar i 1951 og i 1955 fekk vi Loran A.-Karl Karlsen, son til Martin Karlsen, Brandal, dreiv reidarverksemd i Halifax og han hadde kjøpt opp eit parti Loran-apparat frå eit "surplus" lager for U.S. Army. Mange av havfiskebåtane frå Ålesund fekk kjøpt av disse og sjølv om det var ei litt eldre type so var dei svært gode.



Polarstar. Foto frå Sigmund Bøe

Ei ny tid hadde börja innan navigasjon, og utviklinga vidare gjekk berre fortare og fortare. Nye Decca og Loran-kjeder kom til og dekte stadig større områder.

Etter kvart som romfarten utvikla seg kom der navigasjonssystem basert på satelittar og disse vart meir og meir nøyaktige.

Oljeleiting til havs sette stadig større krav til nøyaktig posisjonsbestemmelse og der har vore ei eventyrleg utvikling slik at der ein før snakka om mil er det no meter om å gjere.

Mitt første møte med Decca var ikkje so overbevisande. Det var i 1965 då vi var på oljeleiting med "Polarhav" i Hudson Bay.

Vi arbeidde for eit Kanadisk selskap, G.S.I. og vi skulle bruke Decca som navigasjonssystem, men då der ikkje var Deccadekning i dette området sette dei opp ei provisorisk kjede og folk frå Deccaselskapet var med oss som operatørar.

Det synta seg at kjeda hadde for liten rekkevidde og vi fekk store vanskar med navigasjonen i somme områder. Kom det ei kraftig regnbyge om dagen og ellers når det leid mot kvelden hoppa den brått frå "lane" til "lane" og når den då arbeidde normalt att var det ofte umogeleg å seie sikkert om den var på rett "lane".

So kom dei då og spurde om vi kunne tå ein solobservasjon for sikkerheits skuld og eg har visst aldri teke so mange hårfine observasjonar på kort tid som då. Vi fann då på og rigge til ein ende med dregg og bøye og med same Deccaen hoppa ut sette vi retningsbøya og andøvdde under den til Deccaen var normal att.

I andre områder kom signala godt inn so der var det ingen problem. Linjene vi skulle skyte etter vart plotta inn på kursskrivaren i styrehuset og med autopiloten på styrte vi berre etter streken på skrivardiagrammet som var synkronisert med skytepunktta og ekkoloddet.

Det var akkurat det same som ein gjer når ein no styrer etter elektroniske kart i kystfarvatna.

Eg må seie eg var imponert av systemet når berre signala kom godt inn endå det nok var nokso provisorisk i samanlikning med det som vert brukt idag ved seismiskyting.

Vi skaut med sprengstoff på den tid og "tinga" var ikkje so lett då der var seks ladningar på veg på skytekabelen til kvar tid. Fekk ein ein "blindgjengar" so fekk det passere men fekk ein to eller tre so måtte ein gå storrundt og skyte oppatt.

Det tok lang tid med ein kabel på 3000 meter på slep.

Ein annen ting var at vi under skyting ikkje kunne bruke Radar eller radio fordi ladningane vart utløyst elektronisk og dei var ikkje sikker på om radiosignala kunne løyse dei ut.

Dei hadde vore ute for noko slikt ein gong der dei trudde radiosignal var årsaka.

Eg var seinare med å brukte Decca og Decca Highfix i Nordsjøen og der var ingen problem, men ein gong vi skulle bruke Loran C. oppover bankane utfor Møre, Nordland og Troms vart det ikkje godt nok og vi måtte i staden bruke Satelitt navigasjon endå det ikkje var rekna som nøyaktig nok på den tid.

Eg var og med og arbeidde for eit Fransk selskap, C.G.G. både i Middelhavet, i Engelske Kanalen, vest av Irland, i Nordsjøen og på Vest-Grønland.

Dei brukte heile tida eigne navigasjonssystem med mobile sendestasjonar, for det meste var det noko dei kalla Toran. Når avstanden ikkje vart for stor gjekk det godt, men både på Vest-Grønland og vest av Irland vart det vanskar då avstanden vart for stor.

Då måtte dei godta bruk av Satelitt som ellers ikkje vart teke godt nok.

Eg er nok av dei privilegerte som har fått vore med på ei fantastisk utvikling innan navigasjon. Då eg byrja som navigatør var utstyret enkelt: Ei patentlogg, eit magnetkompass ei peileskive og ein sekstant var alt som trengtes, i tillegg til kronometeret då sjølv sagt.

Litt seinare vart ekkolodd og radiopeileapparat vanleg.

Før eg slutta fekk eg vere med på at ein kunne hente alle opplysningar ein trengte eller ynskte frå ein skjerm på styrehusveggen, det var mesta altfor lett, men ein gløymde likevel ikkje dei gamle metodane, dei var altfor godt innarbeidd til det.

Eg hugsar vi låg i Port Vendres i Middelhavet ein gong og vi skulle gå til Le Havre der vi skulle få heilt nytt utstyr ombord. Både Satelitt og Decca var ute av drift og den franske seismisjefen lurte på om det i det heile var mogeleg å gå utan at disse var i stand, det var særleg opp Kanalen han var redd for.

Eg kunne trøyste han med at eg hadde gått Kanalen mange ganger utan korkje Radar eller andre elektroniske instrument og at det ikkje var noko som helst problem no heller so mykje meir som vi hadde ein god Radar til hjelp.

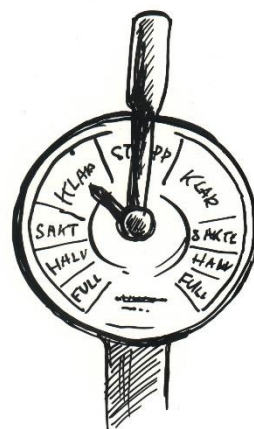
Mykje nytt har kome til sidan eg slutta og utviklinga går berre vidare og vidare. For kort tid sidan var eg ombord i ein av dei aller nyaste supplybåtane og såg meg rundt på brua. Der var so mykje instrument og so mange dataskjermar at ein kunne tru ein var komen til romsenteret i Cape Canaveral.

Eg måtte smile for meg sjølv når eg såg for meg natthuset, rattsøyla og maskintelegrafan der dei stod som einslege vaktsoldatar midt i styrehuset

på dei fyrste båtane eg for med som navigatør, stort meir var der ikkje på brua då.

Ein må lure på kvar det endar opp til slutt, truleg vil navigatøren sitje på eit kontor i land og styre skipet derfrå. Reint teoretisk er det fullt mogeleg alt no, men praksis er noko anna likevel.

(Frå boka «På Minnegrunn» av Sigmund Bøe, utgjeven av Ishavsmuseet 2003)



Ynskjer du å gi ei gåve til
ISHAVSMUSEETS
VENNEFORENING?

Vi er no på Vipps og du kan sende ei gåve ved å
bruke nummeret nedanfor.

Vipps-nummer

126966

Tusen takk for all hjelp!

vipps

By DNB

Kvalross fangst med "Signalhorn" i 1939

Fortalt av Ruben J. Brandal

Etter Vesteristuren i 1939 med "Signalhorn", vart det tur til Vest-Grønland, og Baffinsland, på kvalrossfangst.

Dette med å fangste kvalross var heilt nytt for oss. Det skulle vise seg å vere stor forskjell på å skyte kvalross og det å skyte sel som vi var vande med.



«Signalhorn» langs iskanten.

Johannes Aksnes var skipper, Jon Lillebø var 1. skyttar og eg var 2. skyttar. Vi hadde kvar vår fangstbåt vi skyttarane. Kvar båt var bemanna med ein skyttar og fire mann. Men vi skyttarane skulle få ein vanskeleg jobb.

Maskinisten laga til harpuner til oss. Han brukte håkjerringsanglar som han drog beine i skrustikka, og hadde ei line i auge på kroken. Vi hadde eit halvt-tomsrør til stang, og line i kroken. På lina hadde vi så ei blåse, for då vi skaut dei for dei fleste i sjøen.

Etter fleire skot der kvalrosa sumde like godt, oppdaga vi at vi måtte skyte dei i nakken. Elles trengde ikkje kula inn, den vart ståande i skinnet.

Vi hadde med talje og is-dregg også. Når vi fekk livet av ei kvalross så var det og huke fast med ein krok og drage den opp på ein flat is for å flå dei. Den største av dei vi fekk vog berre skinnet utan spekk vel 300 kg.



På kvalrossfangst. Foto frå Frostad

Dei var ikkje like kjekke og kome utfor heller alltid. Ei høgde hol i båten vår med tennene så vi måtte drage den opp på ein is for å tette den. Mange gongar hadde vi nok med å skyte og forsvare båten vår for angrep.

Vi tok riktig nok ein del på isen også og med dei var det litt enklare. Vi hadde 160 kvalross etter denne turen. Vi fiska samstundes håkjerring i Diskodjupet sør for Disko.

Av den tok vi berre levra og kokte tran av. Vi hadde 150 fat med tran som vi då hadde på spekk tankane. Det vart last og ein bra tur.



Kvalrossfangst 1939. Foto frå Ruben Brandal



Tlf nr 95070668

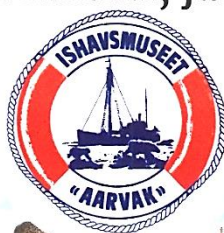
Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

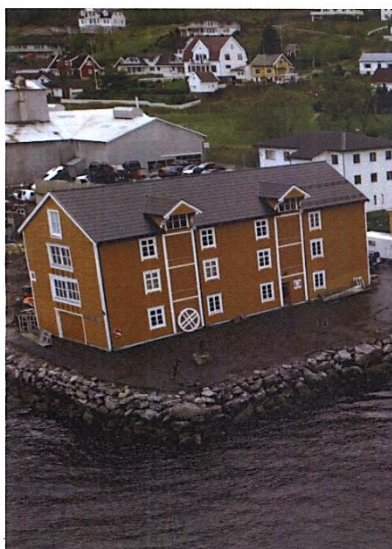
Teknisk support - kjøp/salg - import/eksport - crewing

Tøffaste møteplass i regionen vår til konferanser, møter, blåturar, julebord, selskap m.m.

ISHAVSMUSEET AARVAK
6062 Brandal



Mob. 951 17 644
post@ishavsmuseet.no



Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

Polarolje er eit reint destillat framstilt av olje frå yngre grønlandssel. Etter mer enn 5 års klinisk forskning, viser forskere ved Haukeland universitetssykehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) til oppsiktsvekkende resultater, og kan vise til følgende helseeffekter:

- Behandling av ømme og stive ledd
- Bedring av immunforsvaret
- Hindrer sårddannelser og eksem
- Regulerer mage/tarmfunksjonen
- Behandler psoriasis



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergsjø, Brønnøysund, Stryn, Stårheim, Folkestad, Fokå, Sykkle, Rindal, Raudberg, Selje, Lauvstad, Olden, Selbu, Vardal, Ramstad, Larvik, Gjerdsjø, Mollustranda, Leikang, Tjørvåg, Ose, og Åheim.

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.

Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmerter
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x40

Eksklusive puter
– i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

