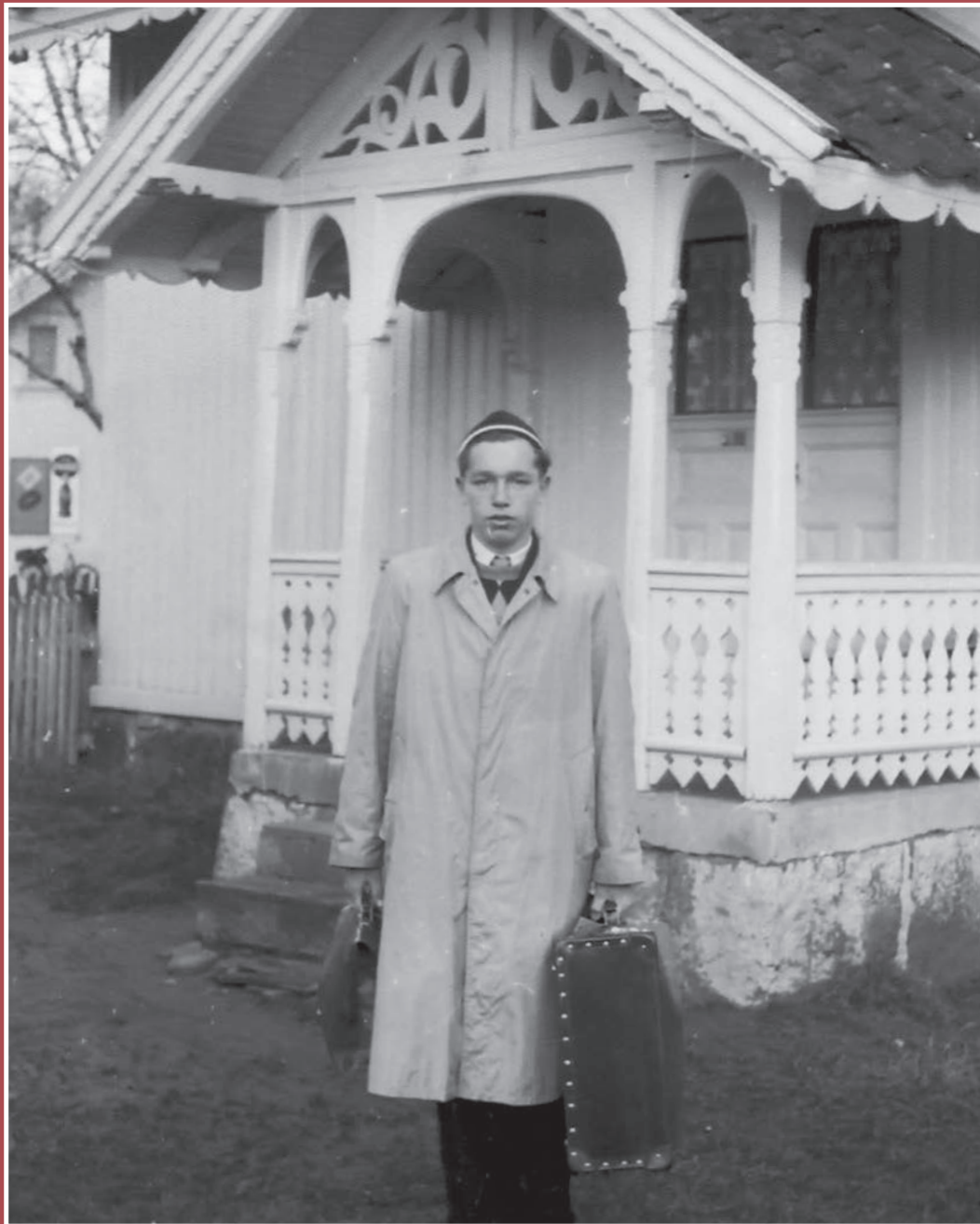


FØRSTEREIS



Lüders og Johansens historier:

**Ressurshefte
for lærere**

Til lærere på u-skoletrinnet.

På 1950- og 60-tallet reiste mange unge gutter til sjøs. Her var det muligheter for å se verden, men også for å kunne realisere drømmen om å bli sjømann. Skoletrøtte gutter kunne komme seg bort fra teoretiske fag. Til sjøs kunne de bruke sine praktiske ferdigheter. Førstereisguttenes opplevelser har vært lite dokumentert og høsten 2009 besluttet derfor Hvalfangstmuseet i Sandefjord å starte et dokumentasjonsprosjekt kalt «FØRSTEREIS». Museet fikk i løpet av de neste årene inn nærmere 100 historier fra tidligere sjøfolk. Dette er et unikt kildemateriale, som vil bli oppbevart i museets arkiv for ettertiden.

Som et resultat av prosjektet åpnet museet utstillingen «FØRSTEREIS» i november 2012. I den forbindelse er det utarbeidet et undervisningsopplegg for 10. trinn med bl.a. besøk i utstillingen.

Du har nå fått et eksemplar av Hvalfangstmuseets nye undervisningshefte knyttet til utstillingen. I heftet vil du finne to historier. Den ene er skrevet av Jan A. Lüders. Han forteller om sin første reise til sjøs om bord i hvalbåten «Nebb». Den andre historien er skrevet av Ivar Johansen og han forteller om sin førstereistur om bord i stykkgodsskipet M/S «Falkanger».

Begge historiene er skrevet ned i ettertid, men de gir allikevel leseren et godt innblikk i hvordan livet som førstereisgutt kunne arte seg.

I lærebøkene for 10. trinn i historie er etterkrigstiden tema. I førstereisguttenes historier finnes mange temaer som berører samme periode. Også andre fag kan trekkes inn, for eksempel geografi, musikk og RLE. Etter hver historie finner du tema/oppgaver knyttet til disse. Dette er ment som ideer til hvordan man kan jobbe med historiene og knytte dem opp mot ulike fag i skolen. Håpet er at du som lærer skal finne relevant stoff og se muligheter i dette materialet.

Historier og oppgaver kan også lastes ned fra museets hjemmeside: www.hvalfangstmuseet.no (Se under undervisning.)

Lykke til!

*Hvalfangstmuseet,
Inger-Lise Ackenhausen*

FØRSTEREIS

Lüders historie:

**Min første reise
til sjøs om bord
i hvalbåten «Nebb»**

Sesongen 1959-1960

Bysse / lugargutt

En høstdag i 1959 sto jeg på hyrekontoret i Tønsberg. Nervøs for hva som ventet meg var jeg muligens, men fullt klar over at jeg gjorde det rette. Drømmen min hadde bestandig vært å reise, og nå begynte eventyret. I min hjemby var det selvsagt at man skulle begynne på hvalfangst. Det sto respekt av hvalfangerne. Det var de som hadde brakt velstand til vår del av landet, altså stort sett det midtre og sydlige Vestfold, sentrert rundt Tønsberg og Sandefjord. Jeg fikk hyre på en eldre hvalbåt ved navn «Nebb» og gledet og gruet meg noe helt ubegripelig. Følelsene til en 15-åring kan sikkert være noe motstridende. Her var det ingen vei tilbake.

Av Jan A. Lüders

Skulle man angre seg ved avgang Sandefjord var det noe man måtte holde ut i nesten seks måneder. Allikevel, jeg følte meg sikker på at dette var det jeg var forutbestemt til. I hele ungdomstiden hadde jeg nilest reisebeskrivelser. Jeg var kort sagt klar for den store verdenen, og verden var forhåpentlig klar for meg.

Jeg var påmønstret som bysse-, lugar- og messegutt, samt dekks-gutt. Det viste seg fort at ikke alt var tilrettelagt helt etter mine forhåpninger. Ikke mange timene etter avgang begynte det å slingre. Og det fortsatte det med i en ukes tid. Kraftig slingring og kraftig sjøsyke. Jeg trodde jeg skulle dø, mens mannskapet for øvrig hadde det virkelig morsomt med min forventede dødsdag. Mitt mismot

gikk over så fort sjøsyken forsvant, og nå ble det en god del fine dager framover. Været bedret seg raskt, solen tittet fram og vi kunne etter hvert glede oss over havblikk og skikkelig godvær. For meg var dette bortimot himmelrike. Ved enhver mulighet lå jeg forut ved hvalkanonen og kikket på del-finene.

Arbeidet gikk stort sett som en lek. Alle om bord var fornøyde og stemningen herlig. Forventningene til en toppsesong lå som en godværssky over oss. Vi var to messegutter om bord. Jeg hadde fått tildelt offisersmessen, den andre mannskapsmessen. Stort sett gikk vi fint sammen, men jeg var førstereis, og dermed måtte jeg selvfølgelig godta en del ekstra arbeid og lureri på min bekost-



ning. Jeg ble advart av min stefar om noen av de vanligste morsomhetene, slikt som sleggefett osv. Ën gikk jeg imidlertid på så det suste. Jeg ble sendt ned i maskinen av stuerten med en boks for å hente noe «steam». Maskinisten der nede var ikke av de mest morsomme typene, så han ble nærmest personlig fornærmet over at jeg gikk på den. Min engelsk var langt fra tilfredsstillende, så jeg følte meg ikke så veldig bondefanget. Muligens hadde jeg avslørt en boks «damp». Jeg fikk jo en del godmodig erting en stund framover, men akkurat det klarte jeg å bære. Noe som imidlertid fikk meg til å

tenne etter en stund var min kollega. Stort sett hadde vi likt arbeid. Det begynte ved 0600-tiden med å skrelle poteter. Da satt vi nede i provianten, og denne jobben gikk unna på en halv time, etter hvert raskere. For trening gjør da mester. Neste post var å fylle vannkarafellene på lugarene med friskt vann. Etter hvert fikk jeg den ideen at min kollega la mer av potetskrellingen på meg enn rettferdig. Sånt blir det etter hvert kjegling av, og det endte da opp med en durabelig slåsskamp. Om det var en vinner husker jeg ikke, men vi ble etter hvert stoppet av en matros. Uansett, dette rensset luften og vi ble

Hvalbåter gjøres klare for avreise på havna i Sandefjord. Tilbake på kaia står familie og andre og tar farvel. Fotoet er tatt en gang på 1950-tallet.

Hvalfangstmuseets arkiv



Jan hadde ikke foto-apparat da han dro ut på hvalfangst. Det var ikke allemannseie på den tiden. På fotoet ser dere Oddbjørn Huseby om bord i hvalbåten STAR 1. Han poserer med livbøya og LP-plater. Det var stas å kunne høre på musikk om bord.

Hvalfangstmuseets arkiv

gode kompiser etter hvert. Faktisk var det den eneste gangen vi var uenige om noe som helst. Jeg stortrivdes. Arbeidsmengden var det ingenting å si på. For meg var det ikke et kjedelig øyeblikk. Etter de forannevnte gjøremål, var det å gjøre i stand for frokost, så var det servering. Etter at frokosten var unnagjort var det å gjøre rent i lugarene. Lunsj fulgte, og dermed var den første halvdel av dagen gått.

Det var som regel en liten pause etter lunsj, men stuerten fant stadig på gjøremål. Ungdom som gikk rundt uvirksomme var noe han ikke skulle ha noe av.

En av de mer morsomme jobbene var å servere kaffe på broen. På hvalbåtene var det jo åpen bro, og særlig da vi var i området rundt ekvator var dette samlingsplassen. Vi hadde også en grammofon om bord. Plater var det imidlertid dårlig med. Jeg tror nok vi hadde en fem-seks stykker om bord, men det var en som ble spilt omtrent hele tiden. Det var «Seemann», en tysk hit på den tiden. Den kunne de fleste utenat ganske snart. Selvfølgelig begrenset platespillingen seg til tiden vi hadde godvær. Det skulle ikke mye til før stiftene begynte å hakke og jukse. Jeg var etter hvert blitt en slags «disc-jockey». Antagelig en av de letteste jobber jeg noensinne har hatt, ettersom valget jo var sterkt begrenset. Og jeg kunne ikke beskyldes for å ha dårlig smak i mitt valg av musikk.

Vi skulle innom St. Vincent for å bunkre. Det var hovedbyen på Cape Verde-øyene, som i den tiden var under Portugal. For meg var dette selve eventyret, og overgangen fra det relativt rike Norge til St. Vincent var da også enorm. Det fantes ikke kaiplass der, så vi måtte ligge på reden for bunkringen. Heldigvis fikk jeg anledning til å gå på land der. Før avreise Tønsberg hadde jeg bare vært i Strømstad, og det var ikke mye til forandring fra de hjemlige forhold. Skjønt

den gangen var jo også en tur over fjorden noe man husket som noe ekstraordinært.

På St. Vincent var det snaut nok elektrisitet. Det var heller ikke farlig å spasere i hovedgaten, for biler var det ikke akkurat plagsomt mye av. Husker jeg ikke mye feil var det ikke mye mer enn en gate. Eselkjerrene var absolutt i flertall. Husdyrene gikk fritt omkring, noe jeg da også gjorde. Nærmest i transe over å oppleve så mye nytt. Vi var vel en fem-seks som gikk der og rotet, og jeg ble passet godt på av de mer erfarne hvalfangerne. En ting var de svært ivrige på. For oss to ferskinger skulle da i det minste bli presentert for noen damer. Dette hopper jeg imidlertid over her, da det er en annen historie.

Det var ikke så mange timene vi hadde på oss, så vi kom oss hel-skinnet om bord alle sammen. Det ble bunkret noe «Puro» og litt Martini. Jeg fikk ikke lov til å smake på det helt sterke, men litt Martini fikk jeg da lov til å ta. Med sørgelige følger. Ved avgang St. Vincent var jeg like syk som i sjøsykens tidsalder, men denne gangen var jeg skyld i det hele selv. Altså heller ikke nå noen med-følelse fra mine skipskamerater. Det var bare fliring og morsomheter hele veien.

Igjen kom jeg meg ovenpå, og alt var bare fryd og gammen. Nå begynte det fort å bli kjøligere igjen, og da vi nærmet oss «the roaring forties» fikk vi igjen smake Rasmus' vrede. Hvalbåter er i utgangspunktet muligens de beste båter som noensinne er laget. De pløyde sjøene så det var en fryd, og nå da jeg var kvitt sjøsyken syntes jeg det hele var helt OK. Jeg kunne konsentrere meg om å beundre sjøene, og det å se skipet nærmest begrave seg ned i sjøene, for så i neste øyeblikk å ri toppen av en bølge var en herlig følelse.

«Nebb» var en eldre hvalbåt med steam-maskin. Det var et faktum at jo nyere hvalbåter, jo bedre mannskap. I den tiden var skytterne småkonger over hele Vestfold (pluss Fredrikstad-området). De hadde stor innflytelse på rederne, og kunne nærmest velge ut sine medarbeidere. Det var en selvfølge at jo bedre rykte som skytter en hadde, jo bedre båt og mannskap fikk man. På grunn av fordelingen av hvalloften var jo alle ivrige etter å få en god båt, og det var allerede klart at «Nebb» ikke var tilgodesett med en særlig god skytter. Allikevel var stemningen optimistisk da sesongen startet. Man startet tross alt med blanke ark.

Spermhvalfangsten begynte så fort vi kom ned til feltet. Jeg tror

“Det var en selvfølge at jo bedre rykte som skytter en hadde, jo bedre båt og mannskap fikk man.”

*“Skulle det
mangle noe,
eller var jeg
uoppmerksom
vanket det fort
et hardt slag i
ryggstavlen.”*

nok at fangstinstinktet våknet hos meg med en gang, og ved første spermhval skutt, var jeg stolt som en hane. Det var nesten som om jeg skulle ha skutt den selv. Jeg fikk fort en ekstra jobb, for ved hvert skudd skulle lina kveiles opp i linebingen, og dette var noe vi byssegutter måtte være med på. Her var den første kimen til konflikt og irritasjon, for var skytteren dårlig ble det mye bomskudd. Konsekvens – også mye kveiling. Ryktene viste seg fort å stemme. Det ble svært mye kveiling, og etter den første gleden ved en ny jobb ble til og med jeg ganske lei av stadige avbrudd i annet arbeid for å kveile «bomskudd». Det tok ikke mange dagene før vi lå i den nedste divisjonen.

Mannskapet begynte å bli irriterte, noe som var absolutt forståelig. Tross alt ble alle purret ut ved skudd, og arbeidsmengden var ikke akkurat liten før bomskuddene. Som messegutt og førstereis var det takknemlig å la det dårlige humøret gå ut over meg. Dermed ble det etter hvert litt lettere å få seg en skyllebøtte for selv den minste ting. Jeg hadde offisersmessa, og måtte nærmest stå i giv akt under hele måltidet. Stueren hadde luke fra byssa inn til offisersmessa. I den sto han og passet på som en hauk at alt var i orden. Skulle det mangle noe, eller var jeg

uoppmerksom vanket det fort et hardt slag i ryggstavlen. Igjen, jeg lærte fort.

Det kan trygt sies at jeg sjeldent fikk negative kommentarer fra offiserene. Stueren og jeg hadde et rimelig greit forhold, men jeg syntes nok at han kunne passe litt bedre på i mannskapsmessa også. Messegutten der hadde en lettere jobb på mange måter. Mannskapet lot ham sitte sammen med dem og spise, og var aldri så kravstore som offiserene. Manglet det noe, så fikk han beskjed om det og greide det ut uten noe mer bråk. Jeg måtte spise etter at offiserene var ferdige, og det kunne dra riktig lenge ut av og til. På grunn av avløsninger og slikt varte et måltid en times tid. I mellomtiden hadde jo messegutten i mannskapsmessa fått utført en del av sine andre plikter, da han ikke var så fastlåst av serveringen. Senere skulle det vise seg at jeg hadde andre fordeler.

Vi messegutter var stort sett overalt, og var ivrige etter å delta med alt som var nytt og spennende. Min yndlingsposisjon var oppe i tønna. Adrenalin ble pumpet opp på høyeste nivå når en klatret opp dit. Jo mer det slingret, jo morsommere var det. Forut på lemmene var det også spennende å oppholde seg. Det samme der, jo mer sjøgang, dess bedre.

Hvalbåtene nærmest skjøt seg ut fra bølgetoppene. På grunn av konstruksjonene slo ikke Rasmus noe særlig over bakken, sjøene ble kastet ut til sidene. Det var litt av et syn når en kunne studere de andre hvalbåtene i full fart, med halve skipet i løse luften, for så å gå inn i neste sjø. Etterpå lærte man seg at slike krefter ikke kunne brukes på et konvensjonelt skip.

En ny opplevelse sto på programmet. Vi skulle til koka for å bunkre og ta om bord proviant. «Nebb» fanget for «Thorshammer». Dette var det eldste kokeriet i rederiet. Kom man inn fra rette (gale) vinkelen kunne man lukte kokeriet før man så det. Hvaloljelukten er jo ganske framtreddende. Det er litt av et syn å se kokeriet med en mengde hvalskrotter hengene aktenfor hekken, ventende på å bli dratt opp på flensedekket. Som fender mellom hvalbåten og koka ble det også brukt hvalskrotter. Bunkring og proviantering kunne foregå i ganske hardt vær, og skikkelig fendring var absolutt påkrevet. Stort sett så foregikk det meste i relativt hardt vær. Uttrykkene «the howling forties, the storming fifties and screaming sixties» hadde ikke oppstått av at havområdet var kjent for havblikk og tropenetter.

Som vanlig var jeg nysgjerrig på hva og hvordan bunkringen

foregikk. Stort sett måtte jeg jobbe med proviant osv. men jeg fikk en liten mulighet til å klatre opp i tønna for å få et overblikk over dekket på koka. Det som foregikk der var litt av et syn. Hvalskrottene ble jo dratt opp på planet med svære hvalklyper. Så fort skrotten lå på planet, begynte flensingen. Dette var ganske farlig arbeid, og rimeligvis var flenserne de som oftest var innom sykestua. Det var ikke til å unngå at man skadet seg når en vasset i blod, innvoller og fett med skarpslippte flensekniver. Etter hvert som hvalskrotten ble flenset ble den dratt mot hull i dekket rett ned til selve kokeriet. Aktiviteten var imponerende, og stoppet ikke opp så lenge det var hval å fange.

Provianteringen foregikk ved at kokeriets bommer losset ned til oss i en proviantkurv. Denne kurven



Det kunne fort bli et luftig sjev i en slik provianteringskurv.

Ved høy sjø var det særlig vanskelig å unngå en litt hard og brutal «landing» av kurven på dekk. Både proviant og folk ble overført i en slik kurv. Dette fotoet er tatt mens tankbåten er inne ved kokeriet for å hente hvalolje.

Foto: Harald Werner, Hvalfangstmuseets arkiv

Hermetisk frukt, særlig med pisket krem, var en populær dessert i etterkrigstiden.

Fotoet er hentet fra hjemmesiden til Oluf Lorentzen A/S som er importør av matvarer.



ble også brukt til å overføre eventuelle mannskaper som måtte om bord i koka. Skader forekom selvfølgelig på hvalbåtene også. Kokas hospital var av høyeste standard, med både lege og sykepleierske. De hadde mer enn nok å gjøre. Tross alt hadde de et samfunn på flere hundre personer å ta seg av. Dette samfunnet fungerte ikke akkurat etter arbeidsmiljøloven, kvalitetssikringsforskrifter eller lignende. Det lå i arbeidets realitet at her sto man på. Hodepine eller tannverk var ikke godkjente grunner for å legge seg syk. Heller ikke var det noen som fantaserte om åttetimers dag. Uansett, det var ikke til å unngå at noen på hvalbåtene måtte en tur til legen. Seks måneder i relativt farefull jobb måtte nødvendigvis kreve noen skader.

Rundt juletider var det slutt på spermhvalfangsten. Etter hvert nærmet det seg jul og selv om fangsten var alfa og omega, skulle da julen markeres. Julaften ble fangsten stoppet noen timer. Vi i byssedepartementet hadde så mye å gjøre at vi i grunnen ikke hadde tid til å tenke på at man var så langt hjemmefra som det var mulig å komme. Det ble pyntet og disket opp med all den luksus man kunne tenke seg. For en gangs skyld vasket alle seg skikkelig og finklærne ble dratt fram.

Når det gjelder maten i det store og hele var det uten tvil mye god-saker, men nå syntes iallfall jeg at det nærmet seg himmelrike. Jeg kom ikke akkurat fra et overklasse-hjem og var vant til ganske enkle greier. En slik ting som hermetisk frukt var faktisk en luksusartikkel som de færreste kunne servere hjemme i Norge den tiden. Her var det nærmest daglig kost, og jeg var ikke av de som var redd for å forsyne meg. Som unggutt var jo forbrenningen på topp og en kunne spise utrolig mye. Arbeidet og kulden gjorde også sitt til at matlysten var upåklagelig.

Tilbake til julen. Alkohol var noe som i grunnen ikke ble servert, men til jul vanket det en liten pinne. Jeg tror nok at jeg fikk meg en lærepenge etter oppholdet i St. Vincent, så jeg torde vel snaut nok



å smake på en liten knert med Akevitt. Uansett, det var bare en smak til hver og en av oss. Neste dag var det på'n igjen. At en gikk til køys den kvelden en smule overmett var imidlertid sikkert nok. Resten av jula gikk med til mye god mat, nøtter, kaker og alt annet godt, men fangsten ble allikevel det som sto i hovedrollen. Det var liksom ingen om bord som hadde ro på seg til å tenke på noe annet. Konkurransinstinktet mellom båtene ble mer og mer intenst etter hvert som forskjellene ble mer og mer merkbare.

«Nebb» ble hengende etter, og det merktes. Stemningen ble noe amper etter hvert, og selvfølgelig var det oss to i messa som fikk de verste skyllebøttene. Som før nevnt var det her messegutten i mannskapsmessa som hadde det mest

negativt i så måte. Offiserene, og særlig skytteren, kunne jo vanskelig begynne å kjeft på messegutten for hva de selv ikke fikk til. Skytteren var den som sto for bomskudene, skipperen og styrmennene de som var på gal plass til feil tidspunkt, og maskinistene de som ikke fikk opp dampen tidsnok. Periodene med dårlig fangst og dårlig vær ble etter hvert mer og mer vanlig. Humøret om bord og i hele fangstflåten falt, og vi messegutter/førstereisgutter fikk lettere en skyllebøtte. Etter hvert havnet vi helt nede ved iskanten på leting etter hval. Jeg var enda ikke så blasert av nye opplevelser enn at jeg ble mektig imponert av de kjempestore isfjellene. Bare tanken på at et relativt lite isfjell var større enn Nøtterøy fikk det til å svimle for meg.

Mange messegutter forteller om en strevsom julekveld med servering og rydding. De forteller også at det var en helt spesiell atmosfære i messa denne kvelden. Alle hadde stelt seg og skiftet til penere tøy og var innstilte på at det skulle være en hyggelig kveld.

Hvalfangstmuseets arkiv

*“Vel, sesongen
var slutt, og
forberedelsene
til hjemreisen
var i full gang.”*

En av maskinistene om bord var ganske treg å få opp, og chieften begynte å bli «fed up» av ham. Han ga meg lov til å bruke drastiske midler til å få ham ut av køya. Kaldt vann var jo det vanlige, men det torde jeg ikke å bruke. Derimot syntes jeg at den transportable tåkeluren måtte være ypperlig å bruke. Som sagt så gjort. Jeg gikk inn på lugaren, prøvde å vekke ham på vanlig måte, men som vanlig, bare noen grynt til svar. Ja vel, da var det bare å sette i gang. Tåkeluren ble satt på dørken, og jeg begynte å sveive. Det ulte ganske snart noe helt forferdelig, og reaksjonen var formidabel. Maskinisten hylte til, skvatt opp og ut av køya. Han kikket seg nærmest panisk omkring og hylte da han så meg. Skrekken gikk umiddelbart over i raseri. Selvfølgelig var første reaksjon å få tak i meg for å gi meg en skikkelig omgang. Midt under latterhikstene klarte jeg å komme meg ut av lugaren ganske kvikt. Maskinisten ble stoppet med en gang av chieften og et par andre, da han stupte etter meg. Etter dette ble det ikke akkurat noe hjertelig forhold mellom nevnte maskinist og meg. Offiserene passet imidlertid godt med på at jeg ikke fikk noen ubehageligheter på grunn av denne episoden.

Tilbake til fangstfeltet. Jeg er ikke sikker, men mener at vår båt ble den dårligste til «Thorshammer».

Resultat for hele ekspedisjonen var allikevel tilfredsstillende, så fortjenesten ble ikke så dårlig. Grunnhyren var kr. 209,- Dette var min garanterte lønn. Hvalpartene besto av det vår båt fanget og ekspedisjonens fangst for øvrig. Jeg husker ikke hva min part var, men tar vel ikke mye feil om jeg sier rundt en krone for vår part og muligens 20 øre for ekspedisjonens part.

En ting var sikkert. Som førstereis ble man ikke rik, men erfaringen var gull verdt. Tross alt var dette halvåret et eventyr for meg, og jeg synes faktisk litt synd på dagens ungdom som ikke har de samme muligheter. Som 15-åring fikk man en mulighet til å utforske sin egen kapasitet og evner til det fullkomne. Denne erfaringen var mer verdt enn flere år på skolen etter min mening. Når jeg ser tilbake, er det eneste negative at jeg begynte å røyke. Det var jo storveise greier i den tiden, og av en eller annen grunn var det et tegn på at man var voksen.

Vel, sesongen var slutt, og forberedelsene til hjemreisen var i full gang. Vi skulle innom Montevideo for bunkring på turen nordover, men denne gangen ble det ingen tur i land for noen. Bare det å se en grønn kystlinje i det fjerne var i grunnen en velkommen opplevelse. Det ble da også noen nye ansikter å se, da bunkringsmannskapet kom om bord.



Så begynte den egentlige hjemturen. Stemningen om bord var ladet av lengselen etter å se Sandefjord og Tønsberg igjen. Da vi nærmet oss varmen sto en viktig post på programmet. Alle skulle barbere seg. Skjeggene skulle av. Det var nå vi to unggutter skulle ha det morsomt. For oss uten skjegg ble det jo mange komiske fjes. Den humoristiske sansen var da så pass stor at alle lo av hverandre, så da ble det en skikkelig happening av det hele.

Endelig klappet vi til kai på Thorøya, og nå var minuttene lange før jeg kunne komme meg hjem til Tønsberg. Ett spenningsmoment sto igjen for meg. Den obligatoriske smuglingen av tobakk og/eller sigaretter skulle også utføres med ungguttens nerver

i helspenn. De andre hadde jo forklart meg om dødsgjengen og hvordan de kunne finne på å gå fram for å finne litt smuglergods.

Vel hjemme var jeg gullgutten og samtaleemnet til alle i gata. Jeg følte meg som den verdensmannen, og i noen stakkars dager følte jeg meg også rik. Det tok ikke lange tiden før jeg kom meg ned til virkeligheten. Drømmen min var en Tandberg båndopptager, og den hadde jeg penger til. Og kjøpte den. Den kostet alt jeg hadde tjent etter seks måneder.

Så da var det bare å komme seg i arbeid så fort som mulig. Det tok ikke mange dagene før jeg var i arbeid som visergutt på Tønsbergs Blad.

Tollerne var ikke til å spøke med. Blant en del hvalfangere ble de kalt "dødsgjengen". Fotoet er trolig tatt en gang på 1950-tallet, og vi får håpe mannen hadde "rent mel i posen".

Hvalfangstmuseets arkiv

Temaer og oppgaver knyttet til førstereisguttens historie, hvalfangst.

«Følelsene til en 15- åring kan sikkert være noe motstridende.»

Jan var 15 år da han dro ut på hvalfangst, og han både gledet og gruet seg.

Han hadde alltid villet reise, og nå skulle han oppfylle drømmen.

Drøft i klassen plikter og rettigheter knyttet til alderen 15 år.

Er man voksen? Hvorfor ikke? Når er man voksen? Hvilke plikter har elevene hjemme?

Aldersgrenser:

- Straffbar lavalder i Norge
- Kjøp og bruk av fyrverkeri
- Seksuell lavalder
- Kjøp av rusmidler som tobakk og snus

Hva synes elevene om disse aldersgrensene?

Hva om andre kjøper alkohol for en sekstenåring?

«Respekt»

I historien står det at «det sto respekt av hvalfangerne.

Det var de som hadde brakt velstand til vår del av landet.» Hva mener forfatteren her?

Her kan særlig nevnes mellomkrigstiden, og også etterkrigstiden.

Finn Olstads «Sandefjords historie» bind 2 er en god kilde her.

Mål i Kunnskapsløftet:

- Historie
 - Presentere viktige utviklingstrekk i norsk historie på 1800- og første del av 1900- tallet, og forklare hvordan disse peker fram mot dagens samfunn
 - Forklare teknologiske og samfunnsmessige endringer som følge av den industrielle revolusjon

«...stuerten fant stadig på gjøremål.»

Først av alt; hva er en stuert? Det står at ungdommen ikke skulle gå uvirksomme rundt.

Hvorfor tror du det var slik? Var det for at de ikke skulle finne på ting på egen hånd?

Eller tror du det var mer med tanke på sikkerhet? Kan det ha vært andre grunner?
Her kan man eventuelt diskutere uttrykket «lediggang er roten til alt ondt».

«Seemann»

Dette er tittelen på en tysk «hit» fra slutten av 1950-tallet. Lytt til sangen og si hva du synes om den. Sangen ble også oversatt til andre språk, deriblant norsk. Finn teksten. Hvorfor tror du den ble så populær?

Tysk hit: <http://www.youtube.com/watch?v=jrXlwd5LFPU>

Her er den norske versjonen: <http://www.youtube.com/watch?v=INvyKtMQtwS>

Mål i Kunnskapsløftet

- **Musikk**
 - Diskutere særtrekk ved rytmisk musikk,...
 - Uttrykke og formidle refleksjon om musikk som kunst- og kulturuttrykk og som underholdnings- og forbruksvare
- **Norsk**
 - Vise hvordan tekster i ulike sjangere kan bygges opp på ulike måter

«St. Vincent»

Finn St. Vincent på kartet. Kan du finne lengde- og breddegrad? Hva er koordinatene? Hvilken klimasone ligger St. Vincent i? Hva med eksport/import, historie, utnyttelse av naturressurser,...

Mål i Kunnskapsløftet:

- **Geografi**
 - Lese, tolke og bruke papirbaserte og digitale kart...
 - Fortelle om naturgrunnlaget... og drøfte sammenhenger mellom natur og samfunn
- **Historie**
 - Gjøre rede for imperialismen og gi eksempler på avkolonisering

Kapp Verde-øyene blomstret økonomisk i tiden med slavehandel. Hvorfor?

I dag er det lett å tro at slavehandel er noe som hører fortiden til. Slik er det ikke. For å vite

mer kan du gå inn på for eksempel:

<https://www.unicef.no/Barn+og+unge/Fakta+om+barn/Barnearbeid>

eller <http://liverpoolmuseums.org.uk/ism/learning/index.aspx>

(På denne siden er det mye informasjon for lærere)

Mål i Kunnskapsløftet:

- **Samfunnskunnskap**
 - Gjøre rede for grunnleggende menneskerettigheter og drøfte betydningen av at disse blir respektert
- **RLE**
 - Reflektere over filosofiske temaer knyttet til ..., rett og galt
 - Gjøre rede for begrepene etikk og moral...
 - Drøfte etiske spørsmål knyttet til menneskeverd og menneskerettigheter, likeverd og likestilling,...
 - Drøfte verdivalg og aktuelle temaer i samfunnet lokalt og globalt: ..., fredsarbeid og demokrati

«...noe *Puro* og litt *Martini*.»

Førstereisgutten forteller om at han fikk drikke Martini og at han ble nokså dårlig.

Diskuter aldersgrense for alkoholkjøp (-og bruk) i Norge.

Hvorfor er det viktig med aldersgrenser? Hvordan påvirkes man av rusmidler? ...

«...måtte nærmest stå i giv akt...»

Førstereisgutten forteller om forskjeller i arbeidets utførelse i offisersmessa og mannskapsmessa. Var det rettferdig synes du? Hvorfor/hvorfor ikke?

De hadde nokså lange arbeidsdager, ofte 12- timers dag. Hvordan er det med lovverket rundt arbeid for ungdom i dag? Hvor mange timer pr dag kan en 15-åring arbeide?

Hva med nattarbeid? Pauser?

<http://www.lovdatab.no/all/tl-20050617-062-011.html>

«Min yndlingsposisjon var oppe i tønna.»

Førstereisgutten sier at han syntes det var morsomt å sitte oppe i tønna, og svært morsomt når det slingret. I vår tid, når hvalbåten H/B «Southern Actor» ligger til kai i Sandefjord er det ingen ungdommer som får lov til å klatre opp i tønna. Hvorfor ikke?

Her kan man eventuelt diskutere uttrykket «alt var så mye bedre før».

«Vi skulle til koka...»

Koka er det samme som kokeri. Her ble hvalene opparbeidet, det vil si skåret opp og lempet ned i store kjeler/trykk-kokere og resulterte i store mengder olje. Arbeidet stoppet ikke opp så lenge det ble fanget hval. Bruk tabellen og finn ut hvor mange hval som ble drept i sesongen 1959-1960. Hvor mange ble drept i sesongen 1929-1930?

Totalt fangede hval i Antarktis

	Blåhval	Finnhval	Knølhval	Seihval	Spermhval	andre	Totalt
Sesongen 1929/30	29 410	10 017	576	146	50	2	40 201
Sesongen 1959/60	1 230	26 415	1 338	3 234	4 138	204	36 559

Kilde: Norsk Hvalfangst Tidende 1932 og 1961.

Bruk tabellen og se på antallet drepte blåhval. Det ble drept langt færre i sesongen 1959/60 enn i 1930/31. Hvorfor det tror du?

I 1963 ble blåhvalen totalfredet. Da antar man at det kanskje var så få som 200 blåhvaler igjen. Kan dere finne ut hvor mange blåhvaler man antar det lever i dag?

Her kan man også diskutere ressursforvaltning. Et eksempel til diskusjon kan være krillfisket i Antarktis i dag. Dette er jo næringsgrunnlaget for flere hvalarter.

Mål i Kunnskapsløftet:

- Geografi
 - Drøfte premisser for en bærekraftig utvikling
 - Vurdere bruk og misbruk av ressurser, konsekvenser det kan få for miljø og samfunn og konflikter dette kan skape lokalt og globalt

- Naturfag
 - ... gi eksempler på hvordan menneskelige aktiviteter har påvirket et naturområde, identifisere ulike interessegruppers syn på påvirkningen og foreslå tiltak som kan verne naturen for framtidige generasjoner

«...hermetisk frukt...»

Førstereisgutten forteller at han syntes maten var svært god om bord, særlig i julen. Han sier også at det ikke var vanlig å kunne servere hermetisk frukt hjemme i Norge på den tiden, at hermetisk frukt nærmest var å regne for en luksusartikkel. Hva tenker ungdom i dag om hermetisk frukt? Hvor blir slik hermetikk laget?

Hvorfor var det ikke vanlig å servere hermetisk frukt i Norge på slutten av 1950-tallet? Her kan man trekke inn rasjonering.

Spis hermetisk frukt med for eksempel pisket krem. Dette var en flott dessert i mange hjem. I dag får vi kjøpt jordbær i januar, kiwi, ananas, ja svært mye eksotisk frukt i matvarebutikken.

Hvor kommer all frukten fra? Hva slags arbeidsforhold har de som har høstet frukten? Hvor langt har den reist? Hvordan har den reist?

Man kan også lage sin egen «fruktsalat» med frisk frukt og sammenlikne den med hermetisk frukt. Hva smakte best?

Mål i Kunnskapsløftet:

- Mat og forbruk
 - Vurdere og velge varer ut fra etiske og bærekraftige kriterier
- Mat og kultur
 - Gi eksempel på hvordan kjøkkenredskaper, tilvirkingsmåter eller matvaner har forandret seg over tid...

«...kjempestore isfjell...»

Førstereisen forteller om isfjell på størrelse med Nøtterøy. Hva er faren for fartøyer i farvann med mye isfjell?

Klimaforskere diskuterer isforholdene i Antarktis og Arktis. Hvordan har utviklingen vært de siste tiårene? Se for eksempel på disse nettsidene:

<http://www.npolar.no/no/>

<http://www.spri.cam.ac.uk/>

Mål i Kunnskapsløftet:

- **Geografi**

- Fortelle om naturgrunnlaget med vekt på jordas indre og ytre krefter, luftmassenes bevegelse, vannets kretsløp, vær, klima og vegetasjon og drøfte sammenhenger mellom natur og samfunn

«Som førstereis ble man ikke rik,...»

Grunnhyre pr. måned for førstereisen var kr. 209,-

Hva ville det utgjøre i dagens kroneverdi?

<http://www.ssb.no/vis/kpi/kpiregn.html>

Dersom han hadde 12 timers arbeidsdag og arbeidet 30 dager i måneden, hva var da timelønnen? Hva synes dere om den timelønnen? Hva er minstelønn for en femtenåring i dag? Hvor mange timer kan en femtenåring jobbe pr. uke? Hvor mange timer i strekk?

<http://www.lovdato.no/all/tl-20050617-062-011.html>

Med overtidsbetaling, diverse tillegg og parter fikk førstereisen utbetalt kr. 844,21 da han mønstret av 7. mai 1960. Hvor mye utgjør det i dagens kroneverdi? Han hadde i tillegg spart/ trukket kr. 1200,- i løpet av hyretiden sin. Hvor mye penger hadde han totalt da han mønstret av?

Til informasjon kan nevnes følgende priseksempler fra 1960:

1 liter H-melk	Kr. 0,64
1 kg kjøttdeig	Kr. 9,81
1 kg kaffe	Kr. 13,00
1 kg sukker	Kr. 1,34
1 kg kokesjokolade	Kr. 14,00

Kilde: <http://www.ssb.no/histstat/aarbok/1961.pdf>

«De andre hadde jo forklart meg om dødsgjengen...»

Den unge førstereisgutten skulle smugle med seg tobakk/sigaretter. Han hadde jo begynt å røyke og forteller at det «av en eller annen grunn var et tegn på at man var voksen». Den beryktede dødsgjengen var tollere.

Hva er aldersgrensen for å kjøpe tobakksvarer i Norge i dag? Når begynte man å forstå hvor skadelig røyking er? Hva er de vanligste skadene/sykdommene relatert til røyking?

Mål i Kunnskapsløftet:

- Samfunnskunnskap
 - Analysere utviklingen av rusmiddelbruk og røyking i Norge og reflektere over holdninger til rusmidler

Førstereisen skulle smugle. Hva er straffen for å smugle tobakk/sigaretter til Norge i dag?

«Jeg følte meg som den verdensmannen,...»

Da førstereisgutten kom hjem følte han seg rik og var midtpunktet i gata. I hvert fall for en liten stund. Etter at han hadde kjøpt seg en Tandberg båndopptaker var pengene brukt opp.

Hvilken effekt tror du pengene og opplevelsene førstereisgutten fortalte om hadde på andre gutter i gata?

«I min hjemby var det selvsagt at man skulle begynne på hvalfangst.»

Tidligere kunne man høre uttrykk som «du er ikke mann før du har vært en tur til sjøs». Hva tror du man mente med dette? Drøft i grupper eller i klassen.

FØRSTEREIS

Johansens historie:

Min første reise
til sjøs om bord i
motorskipet «Falkanger»

Året 1960

Min første reise til sjøs

Med blandede følelser sto jeg og lenet meg mot rekkverket om bord i hurtigruten og så Vardø forsvinne mer og mer. Året var 1960 og jeg var nettopp fylt 15 år og skulle ut i den store verden for aller første gang. Jeg hadde tatt farvel med mor og far nede på dampskipskaaien. «Glem ikke å skrive,» var deres siste hilsen da hurtigruten sakte gled bort fra kaia. Først skulle jeg om bord i skoleskipet D/S «Gann», som var stasjonert ved Buøya like ved Stavanger. Der skulle jeg bli opplært i sjømannskap av forskjellige slag. Selv hadde jeg valgt bysselinjen, for det endelige målet var å utdanne meg til kokk og stuert når jeg hadde fullført seilingstiden og skolene som måtte til for å oppnå disse stillingene. En tåre rant nedover kinnet mitt og blandet seg med havet som lå under meg da Vardø by endelig forsvant i det fjerne.

Av Ivar Johansen

Rørende avskjed

Turen med hurtigruten nedover kysten gikk bra, men over Stadt-havet fikk vi en del sjøgang og jeg ble sjøsyk. Dagen etter dro jeg videre med lokalbåten til Stavanger.

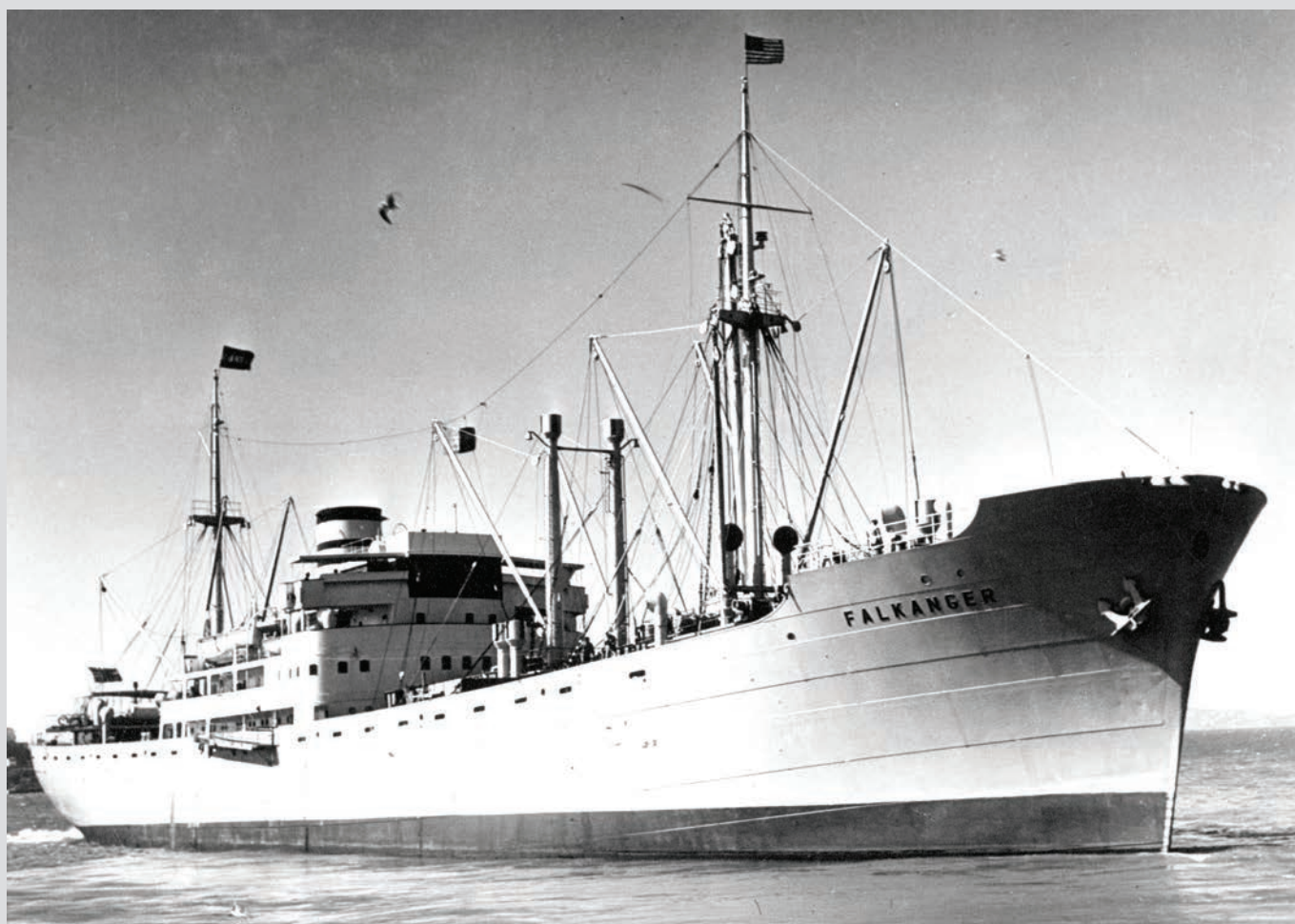
Skoleskipet D/S «Gann» var en ombygd hurtigrute av dampskipsklassen og ble drevet etter en kristen formålsparagraf. Livet der om bord utspant seg med en yrende aktivitet fra morgen til kveld. Vi var 86 unggutter som skulle læres opp. Disiplin var noe som alle måtte lære seg for å bli en god sjømann.

Skoleskipsutdannelsen varte i ca. 3 måneder og da vi var ferdige ble jeg tilbudt plass på et stykkgoods-

skip som het M/S «Falkanger».

Jeg skulle mønstre om bord som byssegutt og skipet lå i Rotterdam i Holland. Turen fra Stavanger til Rotterdam gikk med M/S «Astrea» som var en linjestykkgodsbåt. Jeg ble sjøsyk igjen, for turen over Nordsjøen ble strabasjos på grunn av dårlig vær med høy sjø og stor slingring. Jeg spydde som en gris og følte meg elendig.

M/S «Falkanger» var bygd på Nakskov Skibsværft i Danmark i 1943 og med en dødvekt på 8400 tonn. Hun hadde 12 bommer og 5 lasterom og en besetning på 38 mann. Skutesiden var gråmalt og overbygningen var hvit. Da jeg gikk oppover gangveien og kom inn på skipsdekket, kjente jeg at



hjertet slo ganske hurtig inne i brystet mitt.

Jeg måtte dele lugar med messe-
gutten, som for øvrig var fra
Stjørdal. Lugaren var ikke stor og
jeg måtte ligge i overkøyen. I bys-
sedepartementet var det stuerten
som var øverste sjef.

Ellers besto byssebesetningen av
1. kokk, 2. kokk, byssegutt, messe-
gutt, offisermessepike og salong-
pike. 1. kokken var fra Stavanger.
Han var en veldig tynn mann og
hadde gebiss både i over- og un-
dermunnen. Når han snakket, slo
gebissene sammen for de var litt

for romslige. For en gutt som kom
fra Finnmark og kun vant til det
nordnorske språket, var det veldig
vanskelig mange ganger å forstå
hva han sa til meg. Snill og tål-
modig var han i alle fall mot meg.
Mine arbeidsoppgaver om bord i
byssa var mange. Vasking av kjeler
og kar. Lugar- og gangvask måtte
jeg også gjøre, så det ble mange
travle dager for meg. For ikke å
glemme den evige potetskrelling-
en. Da satt jeg med to bøtter fram-
for meg, en til å spy ned i og en til
å skrelle potet ned i.

Turen videre fra Rotterdam skulle
legges til Arkangelsk, ved Divinas

*M/S «Falkanger» var et
staselig skip. Det tilhørte
rederiet Westfal-Larsen
& Co. i Bergen. Om bord
i dette skipet gjorde Ivar
sine første erfaringer som
ung sjømann.*

Foto:
Bergen Sjøfartsmuseum

“Myggen var plagsom. Temperaturen ute på dagtid lå på over 30 grader, så det var veldig varmt, spesielt for oss som måtte arbeide innendørs.”

utløp i Kvitsjøen i Sovjetunionen. Der skulle vi laste om bord tømmer. Skuffelsen ble stor da vi fikk beskjed om dette. Vi hadde håpet på at vi skulle til Amerika.

Det var sommer og været var fint da vi steamet langs norskekysten på vei til Arkangelsk. Da vi kom på høyde med Nordkapp, slo kapteinen full stopp i maskinen og dro i skipsfløyten. Dette var signalet på at han ville kjøpe fisk av de mange fiskeskøytene som lå rundt om på havet og dro inn sine bruk. Skumprøyten sto om baugen på de mange fiskebåtene som prøvde å nå først fram til skutesiden. De visste hva slags betaling de fikk i bytte mot fisken de leverte. Betalingen var som regel amerikanske sigarett-er og sprit.

Turen fortsatte videre til min hjemby Vardø. Der skulle vi vente på en annenmaskinist som skulle komme med hurtigruten sørfra. Vi ankret opp på Bussesundet, som lå mellom Vardø og fastlandet. På grunn av størrelsen kunne vi ikke ligge ved dampskipskaien inne i byen. Været den dagen var fantastisk og det var varmt.

Om kvelden samme dagen gikk jeg ut på dekket for å se inn mot byen. Plutselig ble jeg oppmerksom på en liten båt som kom fossende inn mot skipet. Den la seg til

gangveien som var låret ned mot havoverflaten og opp kom min far klatrende. Det ble en stor gjensynsglede med klapp og klem. Etter noen timer måtte han returnere til land, men før han dro ba han meg om å rette blikket mot land. Det gjorde jeg og jeg oppdaget med ett at det var noen som sto og vinket med noe ute på et nes som stakk ut ifra byen. Det var min mor og mine søsken som sto der og huiet og ropte ut mot meg. Da jeg la meg den kvelden, var følelsene mine mange.

Livet i havnene

Neste dag kom annenmaskinisten om bord. Ankeret ble lettet og kursen satt østover og til Sovjet. Midnattssolen så ut som en lyserød kule ned mot havoverflaten og spredte sine fargerike stråler utover kveldshimmelen og skapte et fint stemningsbilde mens skipet pløyde seg gjennom sjøen. Vi ble liggende og laste i Arkangelsk i tre uker. Nede i lasterommet lastet vi ferdigkuttet plank og oppe på dekket ble det runde tømmeret plassert. Det runde tømmeret ble lastet til helt oppunder styrehusvinduene, så skipet ble liggende ganske dypt i sjøen.

Under hele liggetiden var været fantastisk, men myggen var plagsom. Temperaturen ute på dagtid lå på over 30 grader, så det

var veldig varmt, spesielt for oss som måtte arbeide innendørs. Vi hadde heller ikke luftkjøleanlegg om bord, bare noen vifter som stod plassert her og der. Endelig forlot vi Arkangelsk og etter ca. to ukers skipsgang (steaming på skipsspråket) kom vi til Gdansk, en havneby i Polen. Der skulle all lasten losses og det tok sin tid.

Gdansk var et trist syn. Femten år etter krigens slutt lå ennå store deler av byen i ruiner og befolkningen manglet det meste. Vi var inne i den kalde krigens dager, så kontrollen av skip og mannskap var omfattende. En militær vakt i en lang gråbrun frakk patruljerte dag og natt nede på kaien der skipet vårt lå. Jeg syntes mange ganger synd på mannen og ofte stakk jeg til ham småhermetikk og annet som passet. Disse små gavene ble motatt med diskret takk.

Vi fikk lov til å gå i land, men først måtte vi gjennomgå pass- og kroppskontroll i vakthuset som sto ved enden av kaien. Det var forbudt å ta med seg utenlandsk valuta og en masse andre artikler. Spesielt var det stor etterspørsel etter nylonskjorter i land. Mange av mannskapet som kjente til dette, hadde tatt på kroppen både tre og fire skjorter når de ble visitert uten å bli oppdaget. Jeg husker at jeg traff på en italiener under et



av mine besk i land. Han hadde mistet passet sitt og satt landfast i Polen. Han var veldig fortvilet og visste ikke hva han skulle gjøre.

Endelig ble vi ferdige med lossingen og turen gikk til Rotterdam via Kielkanalen. Sjømannskirka i Rotterdam var et veldig populært sted å besøke. Man fikk liksom en smak av Norge under disse besøkene og så ble man så hjertelig mottatt der. Hvor mang en norsk sjømann husker vel ikke de deilige nystekte vaflene man alltid ble servert på kirka. Norske aviser av ny og gammel dato fikk man også der, likeledes pakker og brev hjemmefra, om det passet med skipsanløpet.

Det vanligste var at rederiagenten hadde brev og post med seg når vi

Byssegutten poserer for fotografen oppe på «poopen», helt akterut i det de passerer Kiel-kanalen på vei til Rotterdam.

Foto: Ivar Johansen,
Hvalfangstmuseets arkiv

“På den tiden kunne Antwerpen skryte av rekord når det gjaldt tetthet av barer i Europa. Jeg tror det ble sagt at byen hadde mellom tre og fire tusen barer eller skjenkesteder.”

kom til en havn. Ellers var Rotterdam en av de travleste havnebyene i Europa. Det lå hundrevis av skip rundt omkring havneområdet som ventet på å bli losset eller lastet og mange av dem var norske. Velferdsstasjonene gjorde også en fantastisk stor innsats for oss sjøfolk. Under sine hyppige skipsbesøk kom de med tilbud av forskjellig slag, spesielt filmbytt og sportsaktiviteter var det stor etterspørsel etter. Inne i byen var det liv og røre med barer og annet. Tatoveringssjappene var populære steder å oppsøke, men det var ikke alle som torde å ta skrittet med å få seg et bumerke som et bevis på at man hadde vært ute i den store verden eller for å gjøre inntrykk på damene.

Fristedet Antwerpen

For en førstereisgutt ble opplevelsene mange. Det var så mye som skulle læres om bord i et skip og man måtte trå varsomt i sine uttalelser hele dagen. De voksne, erfarne sjøfolkene hadde vi førstereisguttene veldig stor respekt for, spesielt de som hadde seilt ute under den siste krigen. De kunne fortelle historier fra den tiden de seilte i konvoi og om den nervepirrende spenningen som dette medførte med vaktteneste dag og natt på utkikk etter fiendtlige ubåter eller fly. Inne i mannskapsmessen som lå bak på «poopen» (helt bak i skip-

et) var det plassert flere bord med stoler. Bordene hadde slingrekant-er som kunne heves og senkes avhengig av om hvordan været var. Hvert bord hadde sine egne plasser. Et bord for maskinbesetningen, et for dekkbesetningen og et for båtsmann og tømmermann. Gud hjelpe den som brøt den regelen og satt seg på en plass som ikke tilhørte dem. Offiserene og byssebesetningen hadde sin egen messe på midtskipet. Likeledes spiste kapteinen, maskinsjefen, overstyrmannen og stuerten sammen i egen salong. All varm mat måtte jeg og messegutten bære fra byssa, som lå midtskips og til messa, som lå helt akterut. I dårlig vær var dette arbeidet ikke så lett, spesielt ikke når det var oversjø på dekket. Da måtte noen av dekkbesetningen hjelpe til med transporten av maten dit.

Da vi var ferdig med den lasten som vi skulle ha om bord i Rotterdam, gikk vi til Antwerpen i Belgia. På den tiden kunne Antwerpen skryte av rekord når det gjaldt tetthet av barer i Europa. Jeg tror det ble sagt at byen hadde mellom tre og fire tusen barer eller skjenkesteder. Mange av barene hadde norske navneskilt så som Bar Oslo, Narvik, Bergen etc.

I Antwerpen hadde også mange av uteseilerne funnet sitt fristed. Der mønstret de som regel av etter

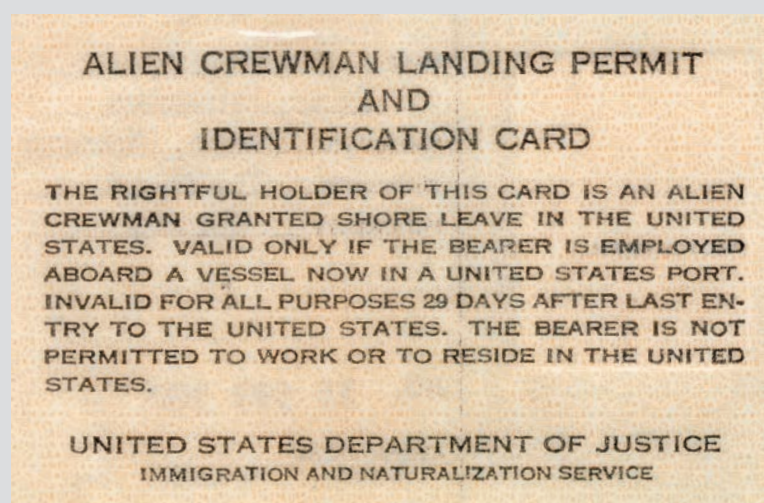
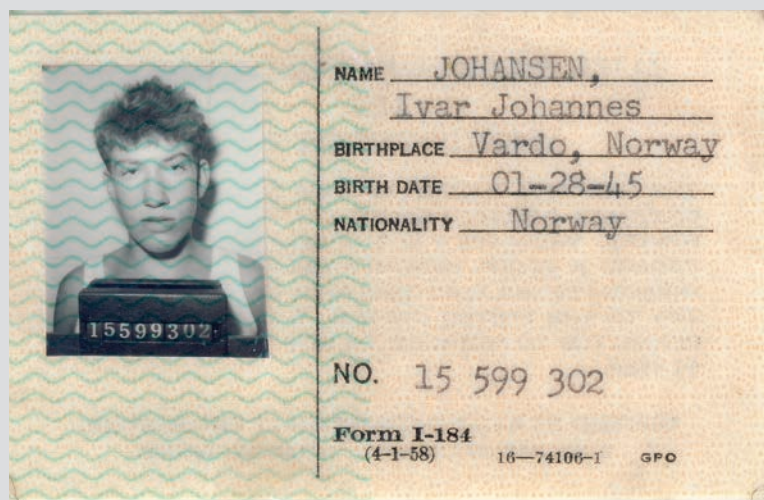
mange måneders seilingstid. Når pengene var brukt opp tok de seg på nytt hyre. Slik holdt de på år etter år.

Jubelen ble stor da nyheten kom om at vi skulle over til Amerika med lasten som vi hadde fått om bord. Endelig bort fra Europa og over til noe nytt.

På hamburgerbarer

Å gjøre sjøklart et skip av denne typen tok sin tid, opp til flere timers arbeid. Det var fem lasterom og hvert lasterom hadde tre høyder med dekk nedover helt til bunnen. Hvert dekk hadde hver sine luker med skjærstokker som ble lagt over, og opp på disse ble det lagt treluker. På hoveddekket måtte trelukene forsegles med vanntett presenning som ble oppstrammet med trekiler. Alle lastebommene måtte låres ned til liggende stilling og sikres. Under dette arbeidet måtte hele dekkbesetningen delta og båtsmannen hadde overoppsynet med at dette ble gjort skikkelig.

Etter femten dagers fartstid over Atlanteren kom vi til New York ca. kl. 0200 om natten. Alle som hadde frivakt ble purret ut og myndighetene kom om bord. De skulle klarere skipet og en masse papirer skulle underskrives og stemples. Etterpå måtte hver og en av oss møte opp personlig til av-



fotografering og spørsmål. Neste dag fikk hver og en av oss utlevert et lite pass med bilde og fødselsdato og personnummer påskrevet. Passet var i plast, noe som var en sjeldenhet i de dager. Dette passet har jeg tatt vare på til dags dato og jeg må flire når jeg studerer det forskremte guttefjeset som skuer mot meg fra det bildet.

Det var spennende for en ung førstereisgutt å få oppleve Amerika for aller første gang. Alt var så annerledes enn der hjemme.

Før Ivar kunne komme i land i USA, måtte han ha et pass. Med dette i lomma kunne Ivar sette sine ben på amerikansk jord for første gang og la seg overvelde av alt det nye han opplevde.

Foto: Ivar Johansen,
Hvalfangstmuseets arkiv



På 1950-tallet vokste det fram en egen ungdomskultur i Amerika. Det ble tøft å ha klær som de unge filmheltene hadde. Skinnjakker og kulebelter var lettere å få tak i i utlandet, og ga status her hjemme.

Hvalfangstmuseets arkiv

Blinkende reklameskilt og en voldsom biltrafikk hilste meg og mine kamerater velkommen da vi endelig kom oss i land utpå kvelden. Likeledes var jeg redd for at skyskraperne ville komme deisende ned i hodet mitt der de ruvet over oss. Restaurantene og barene lå tett i tett nedover de mange gatene som vi gikk i. Med sine blinkende reklameskilt lå de der og lokket til seg enhver person som måtte passere forbi. Musikken sendte også ut sine lokkende toner med melodier av Buddy Holly, Elvis Presley, Conny Francis, Ricky Nelson og mange andre kjente artister som var å høre på den tiden. Aldersgrensen for å få slippe inn i restaurantene eller barene var 21 år, så dit inn slapp ikke vi ungguttene. I stedet oppsøkte vi hamburgerbarene. Der

satt vi og koste oss med Coca Cola og digre amerikanske hamburgere. Ja, vi følte oss som småkonger der vi satt og tok inn over oss alle de nye inntrykkene. Vi oppsøkte også den norske sjømannskirken. Der ble man som alltid mottatt med åpne armer.

New York forsvant mer og mer da vi noen dager senere forlot byen. Det siste vi så var Frihetsstatuen der hun sto med hevet arm og liksom ønsket oss lykke til på vår videre ferd.

Romantikk i Costa Rica

Panamakanalen skulle passeres da vi fem dager senere ankret opp på redan utenfor byen Cristobal. Byen lå ved munningen av kanalen på atlanterhavssiden. Med sin lengde på 65 km forbinder Panamakanalen Atlanterhavet med Stillehavet. Passeringen av kanalen tok ca. ni timer, avhengig av trafikken – og trafikken kunne gå i begge retninger. Med vaiere, som var festet til en kraftig dieselvogn, ble vi dratt inn i slusene som lå i tre høyder ovenfor skipet. Tett grønn jungel slyng- et seg på begge sider av kanalen under passeringen. Varmen og den store luftfuktigheten var meget ubehagelig.

Etter passeringen gikk turen langs kysten av Mellom-Amerika. Vi skulle til en by i Costa Rica som



het La Union. Vi gikk nært kysten og om kvelden kunne man skimte et rødlig skjær fra de massive fjelltoppene, som av og til spydde ut vulkansk magma og slynget dette et stykke opp mot himmelen. Dette skapte et trolsk bilde utover kvelds- og nattehimmelen, mens skipet pløyde seg fram i sjøen. Ute i havet var temperaturen mer behagelig, av den grunn ble søvnen bedre om natten. For de av besetningen som hadde lugar akterut og under dekk ble varmen slitsom. Men oppfinnsomheten var stor for å rette på dette. Noen lagde seg vindfangere som de bøyde og stakk ut av den runde ventilen og dermed fanget de opp den vinden som skulle til for å få en mer behagelig temperatur inne i lugaren.

To ganger i uken fikk hver mann om bord utlevert to bokser øl av stuerten. De av oss som var for unge, fikk mineralvann. Det ble mange som samlet seg opp en liten beholdning med øl etter hvert som de brukte til senere anledninger.

Filmframvisningen var to ganger i uken, som regel onsdag og søndag. Visningen ble foretatt ute på firerluken, når været tillot det. Et hvitt laken ble hengt opp i bakkant av midtskipsbygningen på skipet, og messestolene ble plassert utover lastelukene eller der det måtte passe for den enkelte. Der satt vi en liten flokk med norske sjøfolk langt fra hjemlige trakter, under en klar tropisk stjernehimel og kikket på filmene som ble vist.

Å oppleve såkalte amerikanske supermarkeder gjorde inntrykk på norske førstereisgutter. Hjemme i Norge var det fremdeles vanlig med landhandel og kolonialforretning med et langt mer begrenset vareutvalg.

Hvalfangstmuseets arkiv



Å komme til varmere strøk på kloden var eksotisk for mange førstereisgutter. Her er det en ung gutt som koser seg på strandbesøk i Texas.

Hvalfangstmuseets arkiv

Dagene gikk ellers etter et fast mønster om bord. På dekket arbeidet dekksmannskapet med rustbanking og maling, mens noen andre hadde vaktjeneste på broen. Maskinbesetningen var opptatt med vedlikeholdsarbeid nede i maskinrommet og der nede var det så varmt som inne i en bakerovn. I byssa var det også travle dager med brødbaking, middagslaging og mye annet arbeid. Varmen inne i byssa var meget intens, og det gjorde arbeidet også der slitsomt. Det havnet mang en svettedråpe ned i pannekakerøren og brøddeigen.

En sen høstkveld la vi til kai i den lille byen La Union i Costa Rica. Byen lå vakkert til omgitt av høye fjell og tropisk skog. Man kunne kjenne duften av skogen og andre

lukter som blandet seg med luften som man pustet inn. Lyden av gresshoppene som spilte med vingene kunne også høres tydelig.

Costa Rica var et vakkert land. Menneskene der var meget vennlige og imøtekommende mot oss. For en ung gutt ble dette en annerledes opplevelse. I land var det liv og røre over alt og de latin-amerikanske musikkrytmene som spredte seg utover gatene lagde en pirrende følelse inn i en menneskekropp. Señoritaene sendte deg forførende øyekast der de vimset forbi i sine fargerike kjoler og fylte deg med velbehag. Messegutten, som jeg delte lugar med, ble veldig forelsket i en av disse søte señoritaene. Han gikk i land hver dag så lenge skipet lå i byen. Den dagen vi forlot La Union stod han lent mot rekkverket og vinket til henne som sto tilbake på land. Avskjeden ble tåredryppende for hans vedkommende og senere kom kjærlighets sorgen, men det er en annen historie.

Flygefisk til frokost

Lasten vi fikk om bord bestod i 550 halvville okser. De ble plassert oppe på dekket og surret fast til rekkverket. Oppe på hver luke ble det plassert store høyballer som skulle brukes som fôr til dyrene. For å passe og fore oksene fikk vi om bord seks oksepassere.

Jeg syntes synd på oksene der de ble heist om bord med stropper festet rundt magen. Oksene skulle fraktes ned til Callao, havnebyen til Lima som lå i Peru. De fem dagene turen dit tok var en veldig stor påkjenning for disse dyrene og vekttapet som oksene fikk var sikkert ikke lite. Stanken fra avføringen kjentes under hele transporten og det var slettes ikke noe behagelig. Lossingen av oksene tok også sin tid. De ble heist ned på noen lektere som lå ved skutensiden og lettelsen var stor da vi endelig ble ferdige med dette. Etterpå måtte hele skuten nedvaskes, for oksedriten lå i tykke lag bortover dekket.

Vi forlot Callao og gikk videre til Buenaventura i Colombia. Tømmermannen om bord var en snill og omsorgsfull mann i slutten av femtiåra. Han var en mester i å spille på trekkspill. Vi ungguttene følte oss nært knyttet til ham. Selv tok han vare på oss og vernet oss mot alle de farer som kunne oppstå når vi skulle gå i land i alle de havnene som vi anløp på vår ferd.

Mang en gang tok han oss med på land, med trekkspillet på ryggen. Under palmekronens skygge satt vi og lyttet til hans framføringer av kjente og kjære melodier fra Norge. Ofte deltok lokalbefolkningen med sine sanginnslag når vi satt der og

det ble opplevelser som jeg aldri kommer til å glemme.

Søndagene og tiden når skipet var under fart, var mer avslappende for oss om bord. De som hadde frivakt samlet seg da som oftest ute på dekket. Noen spilte dekksgolf eller spilte kort på lukekarmen mens andre strevde med å få inn kortbølgesendingene fra Rogaland Radio med sine medbrakte små reiseradioer. Å få inn sendingene fra Rogaland Radio var ingen enkel sak, og oppfinnsomheten var stor med å strekke egne antenner rundt om på skipet. Den løse antennejungelen var til stor irritasjon, spesielt for telegrafisten, for disse løsantennene påvirket sende- og mottakerforholdene hans og med visse mellomrom måtte han ta seg et raid for å få fjernet disse.

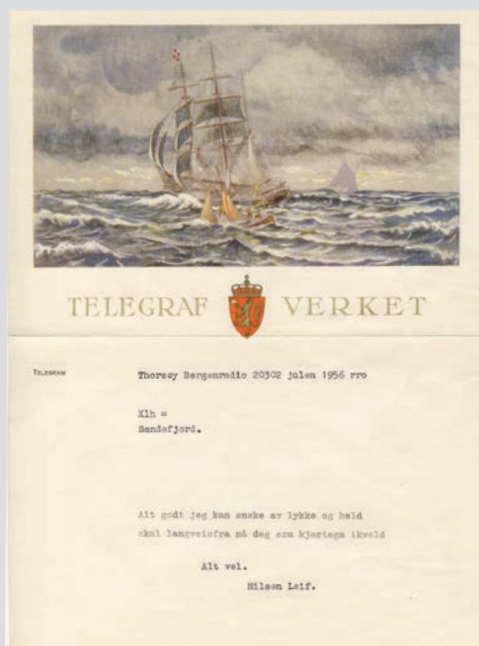
Stuerten om bord kom av og til ut på dekket om søndagsettermiddagen når været var fint og framførte operasang for oss. Han hadde en kraftig og svulmende barytonrøst. Det var ikke alltid den klang like bra, det kom an på hvor mange konjakk han hadde innabords.

Tømmermannen om bord pleide tidlig hver morgen å gå en sjekkrunde på skipsdekket for å sjekke at lastelukene var forsvarlig sikret. Under disse sjekkrundene fant han ofte flygefisk som hadde havnet

“Stuerten om bord kom av og til ut på dekket om søndagsettermiddagen når været var fint og framførte operasang for oss.”

Det var svært vanlig å sende og motta juletelegrammer. De var kjærkomne livstegn for familien som satt hjemme eller for sjømannen som var borte fra resten av familien.

Hvalfangstmuseets arkiv



på dekket. Fiskene brukte han å levere til oss som arbeidet inne i byssa. Var antallet av flygefisk stort nok, serverte vi dem ferdigstekt til frokost som et tillegg til den vanlige frokosten som ble servert. Den smakte ikke så verst.

Sykeavmønstret

Postgangen gikk sent i de dagene til sjøs. Det kunne gå mange uker

mellom hver gang vi mottok brev hjemmefra. Brevene hjemmefra var alltid kjærkomne, og savnet til hjemlandet ble enda større når man leste dem.

Julen nærmet seg med raske skritt og det ble travle tider for oss inne i byssa. Kakebaking og rullepøselaging sto på programmet. Man arbeidet så tungvint i de tider, for hjelpemidlene var ikke som i dag.

Endelig kom den store høytiden. Juletreet sto pyntet og hele mannskapet ble samlet midtskips i salongen under kapteinens ledelse. Kapteinen hette forresten Julius Stave og var personlig kristen. Han leste opp juleevangeliet og etterpå delte han ut julegaver som var sendt fra Sjømannsmisjonen til hver og en av oss. Deretter leverte telegrafisten ut juletelegrammer som var sendt over Rogaland Radio. Jeg minnes et av disse som lyder slik og som var ifra mor og far:

En hilsen over hav til deg vår gutt
linjen hjemmefra blir aldri brutt.

Det juletelegrammet som jeg
sendte til dem lød slik:

Nye land og nye havner
mangt og mye får jeg se
-bare ikke det jeg savner:
Gleden rundt vårt juletre.

Etterpå ble det servert middag av juleskinkesteik, kalkun og mye annet snacks som hørte julen til i de tider. Likevel kunne ikke julen om bord erstatte julen som man var vant med hjemme i Norge. Jeg savnet den gode norske julen med snødekte vidder og julesang. Jul ble det nå likevel, men under andre forhold enn det jeg var vant til. Det var varmen som plaget meg verst, så det ble mange avstikkere nede i kjølerommet.

Å feire jul under slike forhold la også en demper på julehøytiden. Jeg prøvde så godt jeg kunne å lage min egen julestemning inne i min lille lugar der jeg satt med mitt tente julelys og lot tankene mine flykte tilbake til min mor og far og ellers andre venner som jeg hadde kjær. Nyttårsaftenen foregikk på samme måte som på julaften med god mat og drikke. Natten til 1. januar var veldig varm. Det var tropisk inne i lugaren som jeg lå i. Jeg stilte friskluftviften direkte på ansiktet mitt for å få noen avkjølende stråler på mitt ansikt. Endelig langt ute på natten sovnet jeg.

Om morgenen ble jeg vekt av fire-åttevakten. Da jeg forlot sengen og steg ned på gulvet kjente jeg at jeg var så stiv og rar i ansiktet. Jeg kikket meg i speilet og fikk se et ansikt som jeg nesten ikke kjente. Hele den venstre ansikts-

siden var skjev og nesten følelsesløs, og når jeg prøvde å smile lystret bare den høyre ansiktsdelen. Forskrekket ble jeg stående tilbake og kunne ikke forstå hva som hadde skjedd. Overstyrmannen, som var ansvarlig for det medisinske tilsynet om bord, konkluderte med at jeg hadde stilt viften for nært mitt ansikt slik at luftstrømmen fra denne gjorde at ansiktsnerven ble lammet. Jeg ble plassert i sykelugaren til observasjon i noen dager.

Vi forlot Buenaventura med et lasterom fullt av bananer og kom noen dager senere til Balboa, en by som lå ved utløpet av Panamakanalen på stillehavssiden. Der ble jeg sendt i land sammen med skipsagenten for å oppsøke lege. Jeg følte meg ille til mote og slettes ikke bra. Legen kunne ikke gjøre annet enn å sykemelde meg. Siden skipet var på vei gjennom Panamakanalen og til atlanterhavssiden, kunne jeg ikke komme om bord. Løsningen ble at jeg måtte ta toget til Cristobal, byen som lå ved munningen av kanalen. Togturen tok mange timer igjennom fin natur med tropisk skog og åpne sletter, men jeg var ikke i humør til å nyte dette synet der jeg satt i mine egne tanker og lurte på hvordan min videre fremtid ville bli. Det ble bestemt at jeg skulle sykeavmønstres når skipet kom til Europa.

“Det var varmen som plaget meg verst, så det ble mange avstikkere nede i kjølerommet.”

“Hjemturen ble også en episode som jeg kunne vært foruten.”

Jeg ble værende om bord og arbeide med mitt handikap og en kald marsdag kom M/S «Falkanger» til Hamburg i Tyskland etter en strabasiøs tur over Atlanteren med storm og mye slingring og stamping. Jeg mønstret av og kunne reise hjem.

Hjemreisen

Hjemturen ble også en episode som jeg kunne vært foruten. Turen gikk med tog i fra Hamburg til Danmark og til Sverige uten sovekupé. På turen igjennom Sverige måtte jeg overnatte i Stockholm. Togturen gikk videre neste dag og lørdags ettermiddag i mars måned, ett døgn senere, kom jeg endelig fram til Narvik og Norge med kun 5 tyske mark i lomma. Kapteinens anvisning på kr. 960,- som var oppgjør for avmønstringen kunne jeg ikke innløse i banken, fordi bankene var stengt.

Da jeg kom til Sjømannsheimen og fikk tildelt rom, la jeg meg til å sove. Jeg tror jeg sov helt til mandagsmorgenen, kun avbrutt av toalettbesøk og vanndriking.

Mandags ettermiddag tok jeg rutebussen til Tromsø. Dit kom jeg sent om natten der jeg enda en gang måtte overnatte. Neste dag reiste jeg med hurtigruteskipet «Kronprinsesse Märtha». Hurtigruteskipet var fullt besatt av folk som skulle hjem til påske, så lugarplass fikk jeg ikke. Jeg overnattet under en trapp om bord, fordi alle sofaene var opptatt, og etter to dager kom jeg til Vardø. Endelig var jeg kommet tilbake til Vardø, byen som jeg forlot åtte og en halv måned tidligere. Min første reise til sjøs var over, men det skulle komme mange år med nye utreiser og med nye opplevelser.

Temaer og oppgaver knyttet til førstereisguttens historie, handelsflåten.

«Året var 1960 og jeg var nettopp fylt 15 år...»

Drøft i klassen plikter og rettigheter knyttet til alderen 15 år.

Er man voksen? Hvorfor ikke? Når er man voksen? Hvilke plikter har elevene hjemme?

Aldersgrenser:

- Straffbar lavalder i Norge
- Kjøp og bruk av fyrverkeri
- Seksuell lavalder
- Kjøp av rusmidler som tobakk og snus

Hva synes elevene om disse aldersgrensene? Hva om andre kjøper alkohol for en sekstenåring?

Mål i kunnskapsløftet:

- Samfunnskunnskap
 - Diskutere årsaker til og følger av kriminalitet,...

«Disiplin var noe som alle måtte lære seg...»

Hva ligger i begrepet disiplin? Hvorfor var det viktig å lære seg disiplin for å bli en god sjømann?

«...skipet lå i Rotterdam...»

Bruk et verdenskart og tegn inn Ivars reiserute om bord i M/S «Falkanger».

Hva kan elevene finne ut om Kielkanalen og Panamakanalen?

Mål i kunnskapsløftet:

- Geografi
 - Lese, tolke og bruke papirbaserte og digitale kart...

«...en linjestykkgodsbåt...»

- Gi eksempler på varer en linjestykkgodsbåt kunne frakte?
- Hva står M/S for i M/S «Falkanger»?
- M/S «Falkanger» hadde en dødvekt på 8400 tonn. Hva betyr dødvekt?
Gi eksempel på hva dødvekten kan være på et moderne tankskip.

«I byssedepartementet var det stuerten som...»

Hva gjør stuerten om bor i et skip? Hva er bysse om bord i et skip? Og hva er messe?

«Førstekokken var fra Stavanger.»

Ivar beskriver tannstellet, eller rettere sagt mangel på slikt hos førstekokken. Hvorfor tror du han hadde så dårlig tenner? Hvordan var det med tannhelsetjenesten på 1940-tallet (da førstekokken var ung)? Hvordan er det i dag? Hvor lenge kan elever få gratis tannbehandling i Norge i dag? Hvordan er det i for eksempel USA?

Mål i kunnskapsløftet:

- Historie
 - Forklare framveksten av velferdsstaten og beskrive trekk ved det moderne Norge

«...Kvitsjøen i Sovjetunionen...»

I dag heter landet Russland. Hvorfor het det Sovjetunionen tidligere? Fra når? Til når?

«Vi var inne i den kalde krigens dager.»

Hva ligger i begrepet «den kalde krigen»? Hvilke to sider hadde denne «krigen»? Hvilke land i Europa var på Sovjetunionens side? Hva mener med begrepet østblokklandene? Her kan drøftes Cuba-krisen, atomkappløp og USA's syn på kommunisme. Hvordan var det å være kommunist i Norge i etterkrigstiden? Hvilken forsvarsallianse er Norge medlem av i dag?

Mål i kunnskapsløftet:

- Historie
 - Formulere spørsmål om sentrale internasjonale konflikter på

1900-tallet og i vårt århundre, utforme årsaksforklaringer og diskutere konsekvenser av konfliktene

«...den norske sjømannskirken.»

Hvorfor har vi norske sjømannskirker rundt om i verden? Hva brukes de til? Klarer du å finne ut i hvor mange land man finner norske sjømannskirker i dag?

«Tatoveringssjappene var populære...»

Tatovering har i våre dager fått et oppsving. Det er langt mer akseptert å ha en tatovering i dag enn for noen tiår tilbake. Det er til og med egne TV-program som handler om tatoverere. I dag kan dessuten jenter ha tatovering uten at det er spesielt merkelig. Klarer du å finne ut noe om hvor tatoveringen oppsto? Hvorfor ble det så populært blant sjøfolk?

Mål i Kunnskapsløftet:

- RLE
 - Reflektere over filosofiske temaer knyttet til identitet og livstolkning, natur og kultur, liv og død, rett og galt

«...man måtte trå varsomt i sine uttalelser...»

Om bord i skip var og er det en sterk rangordning. Dette var noe førstereisguttene måtte lære å innrette seg etter. Hvorfor må det være slik rangordning? Kunne makten misbrukes tror du?

I historiene museet har fått inn gis det flere eksempler på at fysisk avstraffelse ble brukt, og man kan drøfte fysisk straff, munnbruk, følelse av maktesløshet for en ung uerfaren gutt m.m.

Mål i Kunnskapsløftet:

- RLE
 - Reflektere over etiske spørsmål knyttet til mellommenneskelige relasjoner,...
 - Drøfte etiske spørsmål knyttet til menneskeverd og menneskerettigheter, likeverd og likestilling,...

«Endelig bort fra Europa...»

For mange førstereisgutter i handelsflåten var det å komme til Amerika den store drømmen. Hvorfor var det så spesielt?

Stikkord; ungdomskultur, neonskilt, hamburgere, Coca Cola og jeans.

Har den amerikanske kulturen noen påvirkningskraft på unge i Norge i dag?

Mål i Kunnskapsløftet:

- RLE
 - Reflektere over filosofiske temaer knyttet til identitet og livstolkning, natur og kultur,...

«Varmen i byssa var meget intens,...»

Mange unge gutter drømte om varme land i det fjerne. Hvordan opplevdes det så å komme til disse varme strøkene?

Dette var eksotisk i en tid da chartertturene ikke var kommet. Ingen hadde erfaringer med intens varme. Ivar forteller om Costa Rica. Hvilken klimasone ligger landet i? Bredde- og lengdegrad, eksport/import, landets historie, utnyttelse av naturressurser,...

Mål i Kunnskapsløftet:

- Geografi
 - Lese, tolke og bruke papirbaserte og digitale kart...
 - Fortelle om naturgrunnlaget... og drøfte sammenhenger mellom natur og samfunn
- Historie
 - Gjøre rede for imperialisme og gi eksempler på avkolonisering

«Costa Rica var et vakkert land.»

Det å komme i land i fremmede havner kunne medføre både inntak av alkohol og sex-kjøp. Noen opplevde et gruppepress fra eldre sjømenn når det gjaldt å ha sex med prostituerte. Hvordan er det med gruppepress fra elever/venner blant unge i dag?

Ivar forteller om señoritaer med forførende øyekast. Her kan man snakke om kulturforskjeller og et mindre flerkulturelt samfunn i Norge for 60 år siden.

Mål i Kunnskapsløftet

- Samfunnskunnskap
 - Drøfte forholdet mellom kjærlighet og seksualitet i lys av kulturelle normer

Han snakker også om den latin-amerikanske musikken. Hva kjennetegner denne musikken?

Mål i Kunnskapsløftet

- Musikk
 - Diskutere særtrekk ved rytmisk musikk,...
 - Uttrykke og formidle refleksjon om musikk som kunst- og kulturuttrykk og som underholdnings- og forbruksvare

«...medbrakte små reiseradioer.»

En stor ting som ung sjømann var å høre på radio, særlig når man fikk inn fengende rytmer i sydlige strøk. Man kunne også høre nyheter. I dag er det vel ikke mange unge som hører mye på radio, men å lytte til musikk via andre medier gjør de i stort monn.

Her kan man snakke med elevene om datarevolusjonen. Kommunikasjon før og nå.

Sjøfolkene fikk brev hjemmefra når de var i havn, og mange forteller om stor stemning når de kunne sette seg for seg selv og lese dem. Disse brevene er også gode kilder til historien.

Hva med alle e-postene og sms'ene ungdommen sender i dag? Blir noe av det tatt vare på til ettertiden?

Her er det en god mulighet til å snakke om kilder til framstilling av historie.

«...toget til Cristobal»

Ivar opplever å bli syk om bord og blir sendt i land for å oppsøke lege. Deretter må han ta tog for å nå igjen skipet som har passert Panamakanalen. Denne togturen tar mange timer og han må ta turen alene. Han forteller at han satt og lurte på hvordan fremtiden hans kom til å bli.

Her kan man igjen diskutere om man er voksen som 15 år. Kan man ta vare på seg selv i enhver situasjon? Hvordan tror elevene han hadde det inni seg?

Han forteller videre at han ble sykeavmønstret i Hamburg i Tyskland. Uten vår tids kommunikasjonsmidler måtte han komme seg hjem til Vardø på egen hånd.

En utfordring for de fleste 15-åringene, og i tillegg var Ivar syk.

Hvordan kunne man kommet seg hjem på samme strekning i dag? Hva ville det kostet?

Idé og Utarbeidelse:

Museumspedagog Inger-Lise Ackenhausen, Vestfoldmuseene IKS - avd Hvalfangstmuseet

