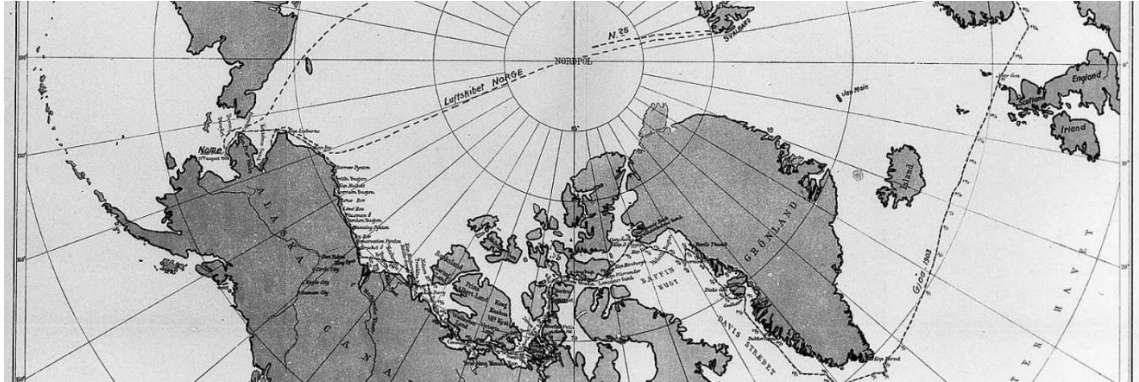


Nordvestpassasjen:

Sammendrag av Ole Kristian Jørgensen, 2022

Kilde: Bøker om Nordvestpassasjen fra bibliotek og nett.



Dette er ruten Amundsen valgte

Første europeer til Amerika

Den første europeeren som kom til Amerika var Leif Eriksson, født på Island i slutten av 970- tallet, og døde en gang før år 1025 i Brattalid på Grønland. Leif var sønn av den norskfødte Erik Raude og hans Islandske hustru Tjordhild. Leif var oppvokst på Grønland, som ble oppdaget av hans far Eirik Raude i år 982.

I Grønlandingenes saga står det at ekspedisjonen til Vinland var planlagt og gjennomført av Leif Eriksson i år 1000. Leif fant Helluland (Baffinøya), Markland, og til slutt Vinland mot sør (Newfoundland) der de bygde hus og overvintret.

Minne om Leif Eriksson og betydningen av hans oppdagelse ble for alvor løftet fram på slutten av 1800-tallet. Den første statuen av han ble reist i Boston i 1887, og i 1960-årene ble tuftene etter en norrøn bosetning funnet på L'Anse aux Meadows, (Vinland) på nordspissen av Newfoundland i Canada. Også i Brattalid på Grønland er det reist en bauta av Leif Eriksson.

Det var arkeologen Anne Stine Ingstad og hennes mann Helge Ingstad som påviste tuftene etter norrøn bosetning fra ca. år 1000. Stedet de påviste står på Unescos liste over verdens kulturarv.

I 1964 proklamerte USAs president Lyndon B. Jonsen, 9. oktober som offisiell minnedag over hele USA til erindring om Leiv Erikssons oppdagelse.

Christoffer Colombos gjenoppdaget Amerika

Etter at Columbus gjen-oppdaget Amerika i 1492 begynte europeerne å lete etter en snarvei i nord for å finne en handelsrute til Stillehavssiden. Reisene fra Brattalid til Vinland var vel kjent i England og Norge, og de mange øyene som var oppdaget av grønlenderne ga håp om en passasje mot vest.

Fram til Svarte dauen var det en viss handel med Grønland mellom England, Island og Norge.

I over 400 år lette hovedsakelig engelsmenn etter en gjennomgang. De utrustet flere titalls ekspedisjoner, men måtte etter hvert innse at det neppe var mulig finne en rute som var lønnsom. Nå er det kartlagt ni forskjellige ruter gjennom passasjen. Rute nr. 1 er kortest og dypest.

Utenom de engelske ekspedisjonene forsøkte også Danmark/Norge seg med en ekspedisjon ledet av nordmannen Jens Munk allerede i 1619. Også den var mislykket, og mesteparten av ekspedisjonens medlemmer omkom.

Roald Amanduelsen, med Jøa-ekspedisjonen i 1903- 1906 var de første som kom gjennom etter tre overvintringer.

Den første som krysset passasjen etter Roald Amundsen, var Henry A. Larsen. Han dro i 1940 fra vest mot øst og kom gjennom med skonnerten St. Rock. Han var også den første som på tilbaketuren kom gjennom Nordvestpassasjen uten overvintringer. Larsen var født på Hvaler i Norge i 1899 og hadde norsk-kanadisk statsborgerskap.

Etter det er det mange som har seilt gjennom passasjen, og ved utgangen av 2018 hadde totalt 290 skip krysset passasjen. I de senere årene har flere turistskip med hundrevis av passasjerer gått gjennom passasjen.

De fleste av de tidligere ekspedisjonene kostet mange menneskeliv og mange fartøy gikk tapt. I tilgjengelige rapporter er det oppgitt at minst 243 personer omkom, men i noen rapporter er det oppgitt at alle omkom, uten at det er oppgitt antall. En kan derfor anta at i hvert fall 300 mennesker mistet livet i streben etter å finne Nordvestpassasjen.

Her er en kortfattet oversikt over de mest kjente ekspedisjonene.

1576 Martin Frobisher



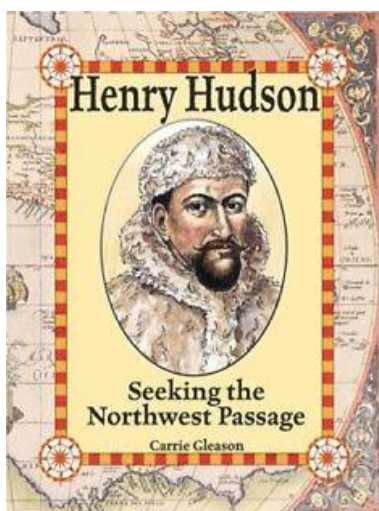
Det første framstøtet kom fra Britene i 1576 med Martin Frobisher som kaptein. De nådde innløpet til Hudson Bay, som de trodde var innløpet til Nordvestpassasjen.

1585 Johan Davis



Neste mann som var sendt ut var Johan Davis som i 1585 hovedsakelig utforsket farvannet mellom Grønland og Baffin Island

1607 Henry Hudson



Den tredje ekspedisjonen var ledet av briten Henry Hudson som i 1607 fikk ordre om å gå rett mot Nordpolen. De ble stoppet av is rett nord for Svalbard.

1610 Henry Hudson

Hudson gjorde et nytt forsøk med barken Discovery på å finne Nordvestpassasjen i 1610. De seilte inn på Hudson Bay hvor de overvintret. På grunn av mytteri, kamp med inuitter og matmangel døde sjefen og mesteparten av et mannskap på 22. (ca. 10 mann overlevde) Hudson fikk imidlertid en stor bay oppkalt etter seg.

1612 – 1615 Robert Bylot

I tidsrommet 1612 til 1615 ble tre nye ekspedisjoner utrustet. Flere av Hudsons mytterister var med som kjentfolk, blant annet gjorde en av mytteristene med Robert Bylot som leder, tre turer inn i Hudson Bye. Ved hjemkomsten konkluderte de med at det ikke var noen passasje nordenfor Davisstredet.

1619 Jens Munk



Jens Munk, født 3. juni 1579 i Bardu ved Arendal

Kongeriket Danmark/Norge utrustet også en ekspedisjon med to skip i 1619 som hadde som mål å finne Nordvestpassasjen. Ekspedisjonsskipene var fregatten Enhjørningen og jakten Lamperen. Nordmannen Jens Munk var leder.

Ekspedisjonen hadde en besetning på 64 mann. De endte opp i Hudson Bay, og de overvintret der. På grunn av matmangel og skjørbuk døde nesten alle ekspedisjonsmedlemmene, bare tre overlevde, deriblant sjefen Jens Munk. På mirakuløs måte greide de tre å sette det minste skipet, jakten Lamperen i seilbar stand, og etter en seilas på 77 døgn kom de til Bergen. Her ble de kastet i fengsel for å ha ødelagt kongens skip og mannskap. Kong Kristian IV var imidlertid interessert i å kolonisere det nyoppdagede land, og Jens Munk ble løslatt, men først måtte han seile tilbake å hente fregatten Enhjørningen, som de hadde etterlatt i Hudson Bay.

Danmark – Norge prøvde seg imidlertid ikke på noen kolonisering av Hudson Bay

Hvem var nå denne ukjente og lit mislykkede norske polarhelten Jens Munk?

Jens var født i Arendal i 1579. Han var sønn av en beryktet lensherre som hette Erik Munk. Munk hadde gjort store bragder under Den store nordiske syvårskrig og kommet seg høgt på strå. Dette skapte misunnelse og harme, og mektige fiender fikk han fengslet for bl.a. hor, fordi han ikke var gift med mor til Jens. Han tok visstnok livet sitt i fengslet.

Jens vokste opp hos slektninger i Fredrikstad og på Jylland. Som 12-åring reiste han til sjøs. Via England og Portugal havnet til slutt i Brasil der han bodde i mange år, før han vendte tilbake til Danmark.

Som sjøoffiser gjorde Jens Munk flere reiser til det nordlige Norge og til Kolahalvøya.



Handelsskipene langs kysten var ofte fylt med luksusvarer fra Russland, som pels og sølvgjenstander

Sommeren 1615 var Jens Munk med på en dramatisk jakt på sjørøvere i nordområdene. Sjørøverkaptein Jan Markus hadde i mange år drevet en storstilt kriminalitet til sjøs. Han hadde røvet verdifulle handelsskip, tatt gisler og drept mange sjøfolk, samt gjort herjinger på land og brent hus og hjem.

I mai 1602 ble kjøpmannen Petter Robertsen fra Bergen plyndret ved Ingøya i Finnmark. Han ble frarøvet båt, penger, klær, kjøtt, øl, krutt og diverse annet som var ment som forsyning til Vardøs befolkning.

Kongen bestemte seg for nå å sette hardt mot hardt ovenfor piratvirksomheten i Nordområdene, og sendte derfor en velutrustet marin ekspedisjon ledet av de mest kjente piratjegerne i marinen, Jørgen Daa og Jens Munk. Den første var admiral og den andre var kaptein.

Med det hurtigseilende skipet Viktor forfulgte de Jan Markus fra Færøyene og opp til Vardø. Det avgjørende slaget sto rundt sankthans i området østenfor for Vardø. De fleste av piratene ble drept der og da. 55 ble kastet over bord og 24 skutt. Markus selv og to av hans medsammensvorne ble tatt med til København. Han ble dømt til døden og hengt i København sammen med sine medsammensvorne.

Store mengder verdisaker ble tatt fra sjørøverne, og Jens Munk fikk sin rettmessige del av byttet og ble en rik mann.

I 1623 var han sjef for 4 skip som dro på tokt til det nordlige Atlanterhavet for å sette en stopper for russenes herjinger på skipstrafikken der. Året etter dro han over Nordsjøen med tre skip for å temme sjørøverne.

I 1625, da Cristian Kvart grep inn i Trettiårskrigen ble Munk som admiral sjef for en flåteavdeling i Nordsjøen for å blokkere elven Weser. Han deltok også med heder i kampene ved Stralsund.

Jens Munk er et kjent navn i Canada. I Churchill i Hudson Bay er det reist et minnesmerke over han og de øvrige ekspedisjonsdeltakerne. Han har også fått noen øyer i Baffinbukta oppkalt etter seg, og en hardfør rose som er utviklet i Canada på 60 – tallet er oppkalt etter Jens Munk.

Jens Munk døde i København 28.juni 1628

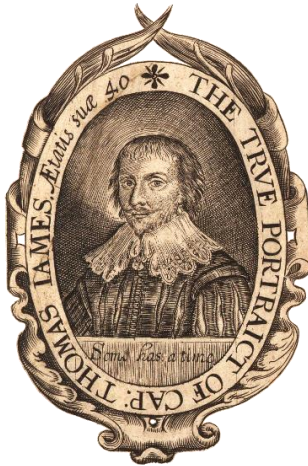
1631 Thomas James og Luke Foxe

Neste forsøk på å finne Nordvestpassasjen kom fra britene i 1631.

Forretningsfolk fra Bristol og London utrustet hver sitt skip til en ekspedisjon.

Skipet fra Bristol hette Henriette Maria, med Thomas James som kaptein, og londonfartøyet hette Charles, med Luke Foxe som sjef. Foxe utforsket vest- og sørsiden av Hudson Bay og fortsatte nordover til 66,47 grader og kartla østkysten av Baffin Island og deretter vendte han hjem uten å overvintre.

Thomas James



Luke Foxe



Det andre skipet, Henriette Marie med kaptein James overvintret i James Bay helt sør i Hudson Bay. Skipet fikk imidlertid store skader av drivisen, og mannskapet valgte å senke det. Neste vår klarte de å heve og reparere skuten slik at de kom seg tilbake til England. James konkluderte i sin rapport med at om det fans en Nordvestpassasje ville den ikke gi kommersielt utbytte.

1668 Hudson Bay Company

Etter at Foxe og James hadde kartlagt Hudson Bay var det få europeere i Hudson Bay, men i 1668 kom det en gruppe som kalte seg Hudson Bay Company og som opprettet en utpost i James Bay som skulle drive pelshandel. De hadde myndighet til å opprette egne militære styrker, og til å opprettholde lov og orden. Gruppen var lite interessert i å finne Nordvestpassasjen, kanskje fordi de hadde nok å gjøre med å bygge ut sitt eget handelsnett. Utpostene skulle også forsvares mot de innfødte og fra 1689 også mot franskmennene.

1713 James Knight

Knight ble utrustet med to skip. De skulle gjenoppta handelen etter freden med franskmennene, og å drive med videre utforskning av området. Han forsvant i området nær Chesterfield Inlet med begge skip og en besetning på 37. Deres siste leir ble senere funnet på Marble Island.

1741 – 1747 Christopher Middleton og William Moor.

Middleton og Moor hadde oppgaven med å søke etter Nordvestpassasjen på nordsiden av Hudson Bay, men de måtte etter hvert slå fast at innløpet til Nordvestpassasjen ikke lå i Hudson Bay. Chesterfield Inlet var det siste håpet, men da innløpet heller ikke var der måtte Hudson Bay Company fastslå i 1762 at Innløpet til Nordvestpassasjen måtte ligge utenom Hudson Bay eller et annet sted, om det overhode fans.

1771 Samuel Harene

Harene var pelshandler fra Hudson Bay Company og den første europeer som så Ishavet ved nordkysten av Canada. Han gikk over land fra York Faktori ved Hudson Bay.

1760 James Cook



Cook seilte gjennom Beringstredet og har derved funnet innseilingen til Nordvestpassasjen fra vest uten å vite hva han hadde oppdaget, Cook døde på Hawaii på samme ekspedisjon.

1789 Alexander Mackenzie



Mackenzie padlet sammen med eskimoer ned en elv som han håpet skulle føre han ut i Stillehavet og kalte den River of Disappointment da det viste seg at den gikk rett mot nord til Ishavet. Elven ble senere omdøpt til Mackenziefleden.

1791 – 1795 George Vancouver

Vancouver kartla de deler av Canadas stillehavskyst som Cook hadde oversett og konkluderte med at Beringstredet var det vestlige innløpet til Nordvestpassasjen.

1818 Storbritannia sender 4 forskningsskip mot nord.

David Buchan og John Franklin dro opp langs østkysten av Grønland med skipene HMS «Dorotea» og HMS «Trent» med Nordpolen som mål. Mange vitenskapsmenn trodde fortsatt at selve Polhavet var åpent fordi det var salt sjø. De møtte imidlertid is på høyde med Spitsbergen og gjorde vendereis.

John Ross på HMS «Isabella» og W. Edward Parry på HMS «Alexander» gikk opp vestkysten av Grønland med ordre om å søke etter Nordvestpassasjen.

Ross var på vei inn mot Lancastersundet, innløpet til passasjen, men han trodde de var kommet inn i en bukt og gjorde retrett. Dette ble han klandret for fordi mange mistenkte han for ikke å våge å gå videre. Det hang ved han resten av livet.

1819 John Franklin

Franklins ordre var å ta seg over land til Coppermine River og kartlegge nordkysten av Canada. De gikk fra handelsstasjon til handelsstasjon og sommeren 1820 passerte de Store Slavesjø og begynte på en slitsom ferd opp mot Yellowknife River. De bygde vinterleiren Fort Enterprise mellom Yellowknife - og Coppermine River. De nådde utløpet av Coppermine River 17. juli 1820. De fortsatte østover langs kysten og snudde ved stredet de kalte Point Turnagain. På returen til Hudson Bay gikk de oppover Hood River. Etter

hvert tok maten slutt, og ekspedisjonen utviklet seg til en katastrofe. Franklin delte ekspedisjonen i tre. De svakeste ble liggende i ro, mens hoveddelen av ekspedisjonen fortsatte til i Fort Enterprise. De friskeste, under ledelse av George Back dro så fort de kunne til Fort Enterprise for å søke hjelp hos indianerne, men der var hverken mat eller indianere. Back fortsatte sørover etter mat, og da han kom tilbake, og var resten av ekspedisjonen kommet til Fort Enterprise. Mange var da døde og historien forteller om galskap, mord og kannibalisme.

Siste rest av ekspedisjonen kom til York Factory 14. juli 1822. De hadde da tilbakelagt nesten 9000 kilometer over land og frosne sjøer, og kartlagt deler av kystlinjen mot nord, men de hadde betalt en høy pris. Mange omkom, men hvor mange som døde er ikke oppgitt.

1819 Edward Parry

Parry ble valgt som leder av neste ekspedisjon med skipene «Hecla» og «Fury» som hadde som mål å finne Nordvestpassasjen. De satte kursen mot Lancastersundet, der Ross før hadde gjort vendereis, og de kom gjennom. De fortsatte videre helt til 112,51 grader vest. Overvintringen gikk uten problem, og Parry kunne returnere til England uten at et eneste liv



1821 Edvard Parry

Perrys oppgave var denne gang var å finne en passasje gjennom Hudson Bay. De satte kursen nordover, inn i Foxe Basin, og skuta frøs fast ved Winter Island. De kartla området med sledeturer, og ekspedisjonen opparbeidet et svært godt forhold til inuittene i området. Inuittene viste dem stredet som går fra Foxe Basin til Boothiagulfen. Stredet fikk navnet Hecla and Fury Strait. I august 1823 var begge skip ennå innefrosset, men de klarte til slutt å sage seg ut gjennom isen og satte kursen hjemover, også denne gang med alle mann intakt.

1824 John Franklin, Frederic William Beechey, George Lyon og Edward Parry.

John Franklin skulle dra over land fra Canada, ned Mackenzie River og så følge kysten vestover til han møtte Beechey.

Frederic W Beechey skulle seile inn i Stillehavet, opp Beringstredet og videre østover til han møtte Franklin. Georg Lyon skulle seile mot Repulse Bay og Winter Island inne i Hudson Bay. Derfra skulle de gå over land mot Franklins, Point Turnagain.

Edward Parry skulle seile inn i Lancaster Sound og deretter fortsette sørover for om mulig finne det åpne havpartiet han tidligere hadde sett på vestsiden av Hecla and Fury Strait. Herfra var målet å finne en vei østover i det området Franklin hadde kartlagt fra kano.

Franklin og Beechey

Franklins ekspedisjon gikk bedre denne gangen. De kom til utløpet av Mackenzie River uten store vansker i august 1824. Her slo de leir for vinteren, før de splittet ekspedisjonen i to. Franklin dro vestover for å finne Beechey. Den andre gruppen dro østover for å kartlegge kysten til munningen av Coopermine River. På grund av dårlige isforhold måtte Franklin også returnere til Mackenzie River hvor han møtte resten av sin ekspedisjon. Nordvestpassasjen var nå nesten fullstendig kartlagt fra Beringstredet til Point Turnagain.

1824 George Lyon



Lyon nærmet seg Nordvestpassasjen fra øst, men hadde fått et uegnet fartøy. Briggen «Griper» var svak og tung- seilt, og etter en serie med nestenulykker returnerte de tilbake til England.

Edward Parry

Parry fikk og en tung start. De møtte isen allerede opp Davisstredet med «Hecla» og «Fury». Først i september kom de løs slik at de kunne sette kursen mot Lancaster Sound, men før de kunne fortsette sørover måtte de søke vinterhavn. I juni 1825 måtte de sage seg ut av vinterhavna til åpent vann sørover. Utturen var ikke slutt med det. Isen presset fartøyene stadig nærmere land, og «Fury» sprang lekk og måtte settes på land. For å berge det ene skipet satte de kursen hjem og nådde Storbritannia sent på høsten samme år.

1829 Johan Ross



Ross søkte om bevilgninger til en ny ekspedisjon, men fikk nei på grunn mange mislykkede ekspedisjoner. Han fikk imidlertid private sponsorer som finansierte en ekspedisjon med skipet «Victory» med et mannskap på 23. Skipet hadde dampmaskin som ikke virket som forventet og da ble «Victory» utstyrt med seilrigg fra en havarert hvalfangerskute.

De kom et stykke nordover, men frøs inne for vinteren i Felix Harbor. «Victory» kom ikke løs sommeren 1830, og de fikk enda en overvintring. Også denne vinteren ble området utforsket fra slede, og Ross bestemte posisjonen til den magnetiske nord pol. De fikk imidlertid store problemer med båten, og roret brakk. Da våren kom dro hele mannskapet med sleder nordover til vraket av «Fury» som Parry hadde etterlatt. Etter en månes reparasjon var «Fury» noenlunde seilbar og de seilte mot Baffin Bay i håp om å finne hvalfangere.

I to måneder kjempet de i isen, men måtte returnere til Fury Beach for en tredje overvintring. En mann døde den vinteren, men resten av mannskapet overlevde på proviant etter Parry fra 1824.

26. august 1833 fikk de øye på hvalfangerskuten «Isabella» som John Ross hadde vært kaptein på. Besetningen på hvalfangeren ble svært overasket da de

forsto hvem de skipbrudne var, og de kunne fortelle at Roos offisielt hadde vært død i to år.

1833 George Backs

Backs var sendt for å finne Ross og hans ekspedisjon. Planen var at han skulle dra over land til Store Slavesjø. Derfra skulle de ta elven Great Fish River og se etter Ross ved munningen av elven, men Backs overvintret på Reliance i nordøstre hjørne av Store Slavesjø. Der mottok han nyheten om at Ross ekspedisjon var reddet.

1834 George Backs andre ekspedisjon.

Han fikk da en ny ordre om å fortsette til Ishavet og prøve å knytte Ross vestlige posisjon med Franklins Point Turnagain. Back dro da ned elven som senere er oppkalt etter han, og han kunne seile ut i Nordvestpassasjen. Han fastslo at King William Land var adskilt fra fastlandet. Resten av ekspedisjonen var mindre vellykket for han nådde hverken Ross vestlige punkt eller Franklins Point Turnagain.

1836 George Backs tredje ekspedisjon

Backs ble sendt ut med kanonbåten HMS «Terror» med ordre om å seile inn i Hudson Bay, og videre opp i Wager Bay og derfra drive utforskning over land vestover og nordover. «Terror» ble imidlertid klemt fast i isen og de måtte overvintre. Da de kom løs sommeren etter var båtens tilstand så dårlig at de raskest mulig måtte komme seg hjem Dette ble Backs siste tur til Arktisk.

1837 Thomas Simpson og Peter Dease

De kartla kysten fra Mackenzie River østover til Point Barrow og fylte tomrommet mellom Franklin og Beechey. I 1836 og 1839 fortsatte de østover fra Coppermine mot Blak River og krysset sundet til Victoria Island og fulgte kysten til Cambridge Bay

1845 John Franklin



Franklin ble sjef for en ny ekspedisjon som besto av to meget godt utrustede marinefartøy, «Erebus» og «Terror» med et mannskap på 134. Ordren var at han skulle seile inn i Lancaster Sound og Barrow Strait. Derfra skulle de forsøke å komme inn i Beringstredet. Det siste en hørte fra ekspedisjonen var at de møtte et hjelpeskip ved Grønland hvor de fikk om bord nye forsyninger, og sendte hjem seks syke menn.

Det ble sendt ut et titalls ekspedisjoner fra England for om mulig å finne overlevende etter Franklinekspedisjonen, men ingen overlevende eller fartøy ble funnet. En del gjenstander og noen meldinger ble funnet i form av brev i varder ol. Men det var vanskelig å fastslå med sikkerhet hva som hadde hendt. Flere inuitter hadde sett folk gå over isen, og andre inuitter hadde funne mange omkomne på land som helt sikkert stammet fra ekspedisjonen.

Først 168 år etter ble HMS Terror funnet, nesten intakt på 24 meters dyp ved øya Qikiqtaq (King William Island) utenfor Canada. Det er nesten ti mil sør for det en før hadde regnet med at skipet hadde forlist.

Også lete- ekspedisjonene kartla en del av området, men heller ikke de fant åpningen til Nordvestpassasjen. Det blir sagt at Franklins forsvinning bidrog til en mer fullstendig kartlegging av området.



1903 Roald Amundsen



Gjøa i Nordvestpassasjen



Gjøa innefrosset i Gjøahavn 1904

Med Hardangerjakten «Gjøa» på 69 fot og mannskap på 7 dro ekspedisjonen ut fra Kristiania 16. juni 1903. Første stopp var på Grønland hvor de tok ombord mer forsyninger og sledehunder. Nå var ekspedisjonen utrustet for fem år i Arktis. Fra Grønland satte Amundsen kursen mot Lancaster Sound. De stoppet på Franklins første overvintringsplass hvor Amundsen gjorde magnetiske observasjoner og fastslo at den magnetiske Nordpol lå syd for dem. «Gjøa» fortsatte gjennom Peel Sound og Lancaster Strait og de kom inn i farvann ingen hadde vært før.

Ferden videre gikk ikke uten problemer. I sterk vind gikk de på flere sandbanker. Med hjelp av seilene kom de seg løs. For å lette skuten måtte all dekkslasten kastes over bord, og nye proviant og utstyr gikk tapt. På sørsiden av King William Island fant de en god havn, og her overvintret de i to år. Havna fikk navnet Gjøahavn. Her samlet de en mengde magnetiske data, og de lærte mye av inuittene om hvordan man overlever i arktiske strøk. Dette var viten som Amundsen fikk stor nytte av på senere ekspedisjoner.

«Gjøa» forlot Gjøahavn i august 1905 og ankret opp i Cambridge Bay fire dager senere. 26. august traff de på hvalfangerskuten «Charles Hudson». Det var de første hvite de hadde sett siden de dro fra Norge.

Ved Kings Point på kysten av Yukon ble de stoppet av is og måtte for tredje gang ta vinterhavn. Amundsen dro derfra med hundeslede til Eagle City i Alaska og fikk sendt telegrammer til Norge om at de var kommet gjennom Nordvestpassasjen. En av deltakerne på ekspedisjonen, Gustav Wiik, døde av syfilis han hadde pådratt seg i intimt møte med en inuittkvinne som var smittet av hvalfangere. Alle de andre av ekspedisjonens deltakere overlevde. Via Nome i Alaska kom ekspedisjonen fram til San Fransisco i god behold.

Gjøa-ekspedisjonen var de første gjennom Nordvestpassasjen!

Den andre som kom gjennom Nordvestpassasjen



1940 Henry Larsen

Henry Larsen var født 30. september 1899 på Herføl, Hvaler. Han døde 29. oktober 1964 i Vancouver, Canada. Han reiste mange år til sjøs, og i 1919 tok han styrmannsskolen i Kristiania. Deretter seilte han som styrmann i Fred. Olsens rederi.

I Seattle i 1923 traff han Roald Amundsen, som var på foredragsturne. Larsen ble inspirert av Amundsen til å mønstre av og å søke lykken i polare strøk. Han fikk vite at en dansk reder, Christian Klingenberg var på jakt etter en navigatør. Han dro nordover og var en vinter sammen med inuittene hvor han lærte å leve i Arktis.

I 1928 ble Larsen kanadisk statsborger, og han vervet seg i The Royal Canadian Mounted Police. Han ble deretter førstestyrmann på politi-patrulje skipet St. Roch på 80 ton. Han var om bord der i 5 år.

I 1940 var Canada myndigheter redd for at fiendtlige skip skulle trenge inn i Nordvestpassasjen. Larsen fikk i oppdrag å inspisere yttergrensene i nord. Med skuta St. Roch og et mannskap på syv brukte ha 28 måneder fra Vancouver til Halifax i Nova Scotia. De hadde to overvintringer i Nordvestpassasjen hvor de patruljerte store områder med hundesleder.

St. Roch var den første skuten som hadde seilt gjennom Nordvestpassasjen fra vest til øst.

Sommeren 1944 startet St. Roch, med Larsen som skipper, tilbaketuren til Vancouver som ble nådd etter 86 dager. De ble de første som seilte gjennom passasjen uten overvintringer.

Henry Larsen fikk den britiske polarmedaljen av kong Georg 6. for denne bragden.

I perioden 1948 til 1961 var Larsen sjef for RCMPs arktiske avdeling, og i 1954 var han den første kaptein som seilte rundt det amerikanske kontinent.

Larsen var dekorert flere ganger for sin innsats i arktiske områder, og dette gjorde han kjent i hele Canada. Larsens Sound og Larsens Cape er oppkalt etter han. I 1987 fikk den Canadiske isbryteren «CCGS Henry Larsen» navn etter han.

I 2000 ble en byste av han avduket av hans tre barn i Skjærhalden på Hvaler.



Nordvestpassasjen.

Nå er det kartlagt ni forskjellige løp gjennom passasjen.



Parti fra Nordvestpassasjen

