

A photograph of a polar bear standing on a large, white ice floe. The bear is facing forward, looking directly at the camera. The background consists of a vast expanse of broken ice floes floating in a pale blue sea. The lighting is soft, creating a serene and cold atmosphere.

ISHAVSFANGST GJENNOM 100 ÅR

Av Einar Sørensen

ISHAVSFANGST GJENNOM 100 ÅR

Av Einar Sørensen

Forsidefoto: Birger Amundsen

Utgitt av
Tromsø Skipperforening til 100 års-jubileet
Tromsø 1979

Kapitel V

Ishavsnæringen mellom krigene

Perioden fra 1916 og fram mot 1920 er i den nyere norske historie gjerne kalt for "jobbetiden" — en meget kort epoke som fra det ene år til det andre ga rent eventyrlige inntekter for nær sagt alt av næringsliv. I vår sammenheng resulterte dette i et kolossalt behov for fettstoffer og skinn, eller med andre ord en høykonjunktur uten like for fangstnæringen.

Håkjerringfisket ble rene storindustrien på grunn av dette — og tallet på ishavsskuter og ishavsskipperne økte også betydelig. Det var store penger å tjene på fangsten, og i årene 1916-18 fortelles det at vanlige fangstmenn på en skute som slo til seg full fangst i Kvitsjøen kunne få en lott på både 2.000 kroner og mer for turen. Det var rent eventyrlige summer den gang.

Bare glede og velstand var det imidlertid ikke, og et særlig stort problem ble etterhvert oljemangelen, vesentlig som følge av krigshandlingene som nå var inne i sine siste krampetrekninger i 1918. Det ble innført en særdeles streng rasjonering som i Tromsø ga hver skute med motor bare 40 hl pr. hestekraft.

Men mørke tider ventet forut.

Fram mot 1920 ble det anskaffet mange nye skuter, og i 1920 var det i Tromsø en flåte til mange millioner kroner i verdi.

Utrustningen kostet også sitt, men etterkrigskonjunkturene viste seg å få en meget brå slutt. Staten som på slutten av krigen hadde foretatt store oppkjøp av bl.a. fettstoffer stanset kjøpene — og utsiktene for fangsten begynte å forverre seg betydelig. Urbyttet i 1919 var tross forholdsvis gode priser bare 3,2 mill. kroner mot 4,5 mill. kroner året forut.

Revolusjonen i Sovjet førte også til en ny politikk fra Sovjets side i nordlige farvann, i det for Tromsø så viktige fangstfeltet i Kvitsjøen. Det ble langt vanskeligere enn tidligere for Tromsø-skutene å gå etter selen i disse farvann, samt ved "Gammel-Spitsbergen" — "Novaja" og ved Frans Josef Land. Russerne innførte som den aller første nasjon tolv miles territorialgrense i 1921 noe som gjorde Kvitsjøen til russisk innlandshav. Med de vanskelige is- og strømforhold som hersket i området var det snart gjort å drive inn på russisk område — og dermed oppbringelse som resultat. Og det kunne bli en svært kostbar fornøyelse.

Prisene falt. Det ble mindre lønnsomt å drive fangst — og mange av skutene gikk gjerne i fraktefart eller i annen virksomhet når de ikke var på fangstfeltene.

I disse årene — fram mot den andre verdenskrig — var Kvitsjøen det desidert viktigste fangstfeltet for selfangerne fra Tromsø og dels også fra Møre-traktene som imidlertid med sine større skuter også allerede da drev en stor fangst i Vesterisen. En god del Tromsø-båter var forresten med i

Vesterisen, men Kvitsjøen var som nevnt viktigst. Det var derfor store interesser som sto på spill.

Vi er nå kommet etter 1920 — og mange nye navn i ishavssammenheng meldte seg, mens de gamle etterhvert la ned sin vandringsstav og døde.

Der var unggutter som en Kåre Pedersen, en Guttorm Jacobsen og Halvdan Jakobsen, Alfon Sebakk, Leif Isaksen, Charles Robertsen, Harald Arnesen og mange andre som banket på og som særlig i etterkrigsårene skulle bli kjente ishavsfolk.

De gikk en god skole hos erfarne ishavsskipperne som Waldemar Kræmer, Hagbart Kræmer, Theodor Grødahl, August Stenersen, Jens Øien, Jens Olsen — "Varge-Jens" og Sivert Brækmo — samt mange, mange flere.

Også skute-galleriet endret seg. Et ishavsfartøy endte som oftest sine dager nord i isen eller ved forlis. Det er ikke mange som har råtnet opp i fjæra her nord.

I 1917 var således timen kommet for hederskronte "Rivalen" av Tromsø. Ishavsreder og forfatter Lars Hansen hadde samme vinter kjøpt skuta og rustet den ut under skipper Karl Strøm. Mens skuta lå i Hornsund tok det fyr i spekk og olje om bord. Dermed var denne pionerskuta ute av historien. Folkene ble reddet av selfangeren "Mira".

Skipper Martin Gudmundsen anskaffet i 1916 "Ringsæl" som fikk en motor med 80 HK. Karl Jakobsen i Risøy hadde en like sterk motor på sin nye skute "Hanseat". Av andre kjente skuter kan nevnes "Laura" og "Minerva". "Laura" endte sine dager i 1917 under et forlis på Bjørnøya.

Kaptein Jens Øien hadde et prektig fartøy — "Fredrikke", og samme ishavsmann anskaffet i 1919 Norges største motorkutter for selfangst "Polarbjørn" som var 136 fot lang og forsynt med en dieselmotor på hele 160 HK. Den var en meget moderne båt med lugarer, spisemesse og bekvemmeligheter av en elt annen verden enn tidligere.

Og Hagbart Kræmer fikk i 1919 "Foca II" som på tur fra Spitsbergen plukket opp mannskapet fra "Minerva" som forliste der nord dette året.

Skipper Thorvald Brox kjøpte, også i 1919, en amerikansk skonnert. Den ble bygget opp til en motorkutter som fikk navnet "Vaaland".

Lars Jakobsen kjøpte sin "Heimen" — en skute som senere vant seg stort ry. En annen kjent skute var "Heimland I" som forliste i Vesterisen i 1939. La oss heller ikke glemme en båt som "Harmoni" som i mange år, også etter siste krig, var et kjent trekk i skutegalleriet her nord.

Forholdene om bord på skutene i mellomkrigsårene var naturligvis langt bedre enn i tidligere tider — men likefullt langt under den standard som er vanlig i dag.

Vi lar Guttorm Jakobsen, den senere så velkjente ishavsskipper fortelle: