

Monumenter over selfangst

Av Mariann Mathisen



Det står to fartøy på land som monumenter over norsk selfangst, ett i Brandal og ett i Tromsø. «Aarvak» bygd i 1912, er godt over 30 år eldre enn «Polstjerna», som ble sjøsatt i 1949. Mens «Aarvak» er en av de tidlige skutene i Brandal, er «Polstjerna» resultat av mange generasjoner med fangst fra Tromsø. De representerer til sammen en viktig del av 1900-tallets norske selfangstehistorie. Men starten var lenge før det, i Hammerfest.

Ishavsfangsten i Nord-Norge fremstår ofte som en naturlig konsekvens av nærheten til Ishavet og Arktis. Slik var det imidlertid ikke. Da pomorskuta «Samonju» kastet loss i Hammerfest i 1819 med Ishavet som mål, var det gjort noen forsøk tidligere. I 1778 forsøkte handelsmann Buck å få til en fangsttur til Spitsbergen med den lille jakta «Førellen», men de måtte snu på grunn av isforholdene. I 1790, året etter Hammerfest fikk status som kjøpstad, kjøpte Bucks tre sønner et av den danske kongens hvalfangstfartøy i København. Fartøyet, som fikk navnet «De trende brødre», ble fylt med handelsvarer og samtidig klargjort for ishavsfangst. Skipper og mannskap ble leid i København, et av knutepunktene til den europeiske ishavsfangsten, utviklet i perioden 1600-1800. «De trende brødre» losset varer i Hammerfest og i Kjøllefjord hvor de tok om bord åtte nye mann, både samer og nordmenn. Utbyttet ble imidlertid ikke så bra, så etter noen forsøk stoppet det opp igjen.

Utviklingen av den europeiske ishavsfangsten fra 1600-tallet var tett knyttet sammen med handelsekspansjonen på verdenshavene. På denne måten var det mulig å finansiere den enormt kapitalkrevende fangstaktiviteten. Selv om det kunne føre til svært stor avkastning, gikk det ikke alltid bra, og da var det de som evnet å omdisponere som overlevde. Dette er en viktig bakgrunn for at de første forsøkene i Hammerfest ikke fortsatte. Det krevde enorme pengesummer å utruste fartøy og mannskap og god tåleevne når det ikke gikk som forventet. Først i 1819 ser man starten på en kontinuerlig fangstaktivitet fra Norge til Arktis med Hammerfest som hjemmehavn.

Hammerfest ble i økende grad, framover mot 1850, et interessant sted for handelsmenn som så mot de nordlige ressursene. Hit kom flere med skippererfaring og fikk skipperborgerskap. Blant annet fra Arendal og Tønsberg, en av dem var Peder Michelsen som Sven Foyn ble med en sesong. Foyn hadde allerede godt med egenkapital og var ikke interessert i å drive i samme skala som man gjorde fra Hammerfest. Hans historie er stort sett velkjent, han fikk bygd ishavsskuter over lignende lest som de skotske, med opptil 60 mann om bord. Disse kjempsterke skutene kostet mer enn statsbudsjettet å ruste ut, noe som forteller om dimensjonen

på fangstaktiviteten. Foyn satset på fangst i Vestisen, mens i nord var det Bjørnøya, Svalbard og etter hvert Østisen som ble de viktigste fangstområdene. Tromsø kom med etter hvert, og rundt 1850 var det et livskraftig fangstmiljø også her. Spesielt gjennom andre halvdel av 1800-tallet inngikk ishavsskipperne i nord som isloser på nesten enhver skute som vendte nesen mot Arktis. Om det var ekspedisjoner for å nå polpunkter, med vitenskapelige formål, eller turister på søken etter naturopplevelser, var Hammerfest og Tromsø stedene. Her kunne man leie fangstskuter, skaffe viktig utstyr og ikke minst, den essensielle ishavskompetansen.

Fartøytypene var varierte, i starten tok man i bruk russiske pomorskuter, men etter hvert ble det slupper og jakter, såkalte ishavsjakter som ble det vanligste. Det ble etablert skipsverft i Hammerfest i 1841 og Tromsø i 1848. Det ble likevel ingen omfattende byggeaktivitet, noen skuter ble bygd, men på grunn av mangel på kapital, drev verftene i all hovedsak reparasjoner og ombygginger.

En av de mest kjente ishavsskutene fra nord er «Gjøa». Hun ble kjøpt opp etter et forlis i Lofoten, ombygd til fangst og gikk i cirka 18 sesonger på Ishavet. Størrelsesmessig representerer hun de nordnorske ishavsskutene i andre halvdel av 1800-tallet. De manøvrerbare jaktene synes å ha fungert godt i isfarvann. Likevel, ser man på hvor mange sesonger de samme skutene overlevde, vitner det om menn som evnet å benytte disse egenskapene til fulle. De nordnorske ishavsskutene seilte ifølge Adolf E. Nordenskiöld Karahavet på kryss og tvers. Dette var kartlegginger som var til stor hjelp når han satte kursen østover med gjennomseiling av Nordøstpassasjen som mål i 1878.

Ishavsfangsten foregikk parallelt med de polare eventyrene og disse aktivitetene ble mer og mer sammenvevd. Da Fridtjof Nansen og Hjalmar Johansen ankom Vardø, spredte nyheten seg den 14. august 1897, og en feiring uten sidestykke tok til. Seks dager seinere, mens Nansen og Johansen var på tur til Tromsø, tikket det inn et telegram fra Skjervøy om at «Fram» var ankommet i løpet av natta. Den allerede påbegynte feiringen fikk en umiddelbar ekstra omdreining. Sørgående hurtigrute snudde for å gå «Fram» i møte og ishavsbyen, som ble regnet som porten til Arktis, skjønnte å



mobilisere. Om bord i «Fram» var jo også tre menn fra byen; Theodor Jakobsen, Peter Henriksen og Bernt Bentsen. I Tromsø bys historie av Nils A. Ytreberg omtales festmiddagen som en parade-marsj av forbindelser mellom Nansen, Ishavet, fangstmennene, vikingferd og vikingnatur. Hyllesten av Nansen ble på mange måter også en hyllest av Nord-Norges fangstmiljø. Her visste man hva Ishavet var, og Nansen uttalte de bevingede ord om at vikingferd og vikingnatur det fant man nok av nettopp her: «Jeg sikter til alle de kjekke og dristige ishavsskipperne som fra Tromsø, Hammerfest og Vardø år etter år ligger oppe i Ishavet med sine små fartøyer. De utfører bedrifter likeså store, ja måske større enn de vi har utført». Skålen ble rettet til Elling Carlsen, hedersgjest fra ishavsskipperne. På denne måten ble ishavskulturen i Nord-Norge nært sammenvevd med den polare ekspedisjonshistorien.

Det var samme år, på finnmarksfiske i 1897, at Severin Brandal fra Sunnmøre så en selfanger kom inn med last fra Kvitsjøen. Da var det nærmere 80 år siden den kontinuerlige fangsten startet i Hammerfest. En tur til Vestisen med de små skutene «Minna» og «Sleipner» skulle legge grunnlaget for den vestnorske fangsten. Selve fangsten gikk dårlig, men av en eller annen grunn fant de på å ta en tur over til Grønland. Dette resulterte i en utstilling i Ålesund, og en historiefortelling om drama i isen, bjørnejakt og opplevelser som evnet å gjøre Vestisen og Grønland til det mest aktuelle samtaleemne på Sunnmøre på det tidspunktet. Nansens polare helteglorie bidro også her, da han noen år seinere besøkte Ålesund og tok en prat med skipperne. Her ble etter hvert fangstaktiviteten omfattende med et rikt kunnskapsmiljø som seinere skapte noen av de mest moderne selfangstfartøyene bygd i Norge.

M/S «Polstjerna» ble bygd i 1949 og har vært brukt i 33 fangstsesonger. Til sammen har hun ført hjem over 97 000 sel fra Vestisen og Østisen. Ishavsfolk har forlatt skuta, nå tar hun imot deltakere på kystkulturseminar, blant annet. Foto: Bente Foldvik.

Fartøyene

«Fram» blir ofte fremstilt som den sterkeste ishavsskuta noensinne, men hun dukket ikke opp fra ingenting. De skotske byggetradisjonene, som man også kunne se i Sven Foyn sine skuter, dannet med stor sannsynlighet grunnlag for den spesialtilpasningen Colin Archer og Fridtjof Nansen gjorde i «Fram». Archer hadde da også en slektning som jobbet på et verft i Skottland. Beskrivelser av slike omfattende forsterkninger kan man finne blant annet i William Scoresby sine bøker om arktisk hvalfangst. Foyn sine skuter fra midten av 1800-tallet og utover, var slike sterkbygde skuter som fangstet i Vestisen. Men det var helt andre skuter som skulle dominere fangsten utover 1900-tallets Norge.

I nord hadde ishavsjaktene dominert, men i Brandal startet man allerede i 1911 å bestille de første spesialbygde skutene. Kristian Dekke i Bergen leverte noen av dem, blant annet «Aarvak». Første verdenskrig bidro til en enorm etterspørsel etter ishavsprодукter, et behov brandalingene svarte på. De vestnorske fartøyene baserte seg på dampmaskiner og var større enn nordnorske ishavsskuter flest. Nordpå gikk man over til motor og tok i bruk de nye fiskebåtene, kutterne, som fangstskuter. Kutternes fasong kan ikke sies å ha vært spesielt velegnet i isen, på tross av spesialforsterkninger og tykk ishud. De rette skutensidene og den skarpe baugen, gjorde at båtene lett kom i klem i isskruinga. Og det var nettopp dette Halvdan Jakobsen var opptatt av da han skulle bygge seg ei ny skute.

Et av forbildene til Polstjerna var «Veslekari», en av de tre skutene som Bjørn Johannes Alme kaller «state of the art». «Veslekari» var fra samme verft som «Maud», i Vollen i Asker. «Quest»

Selfangstskuta «Aarvak» var i drift sammenhengende fra 1912 til 1981. Etter 69 år var tida over for treskutene. Nå er hun i dokk som kulturminne ved det nye Ishavsmuseet i Brandal, sørvest for Ålesund. Bildet øverst er fra 1945. Foto: Ishavsmuseet.



• fakta

«Aarvak»

er 90 fot lang, 21,6 fot bred, 10,6 fot dyp. Bygd hos Kristian Dekke i Bergen i 1912 med skrog i krysserfasong og med dampmaskin på 74 hk. Skuta har vært gjennom mange ombygginger og måler nå 112,8 fot lang, 22,8 fot bred, 10,5 fot dyp.

«Polstjerna» er 95 fot lang, 22 fot bred og 11,6 fot dyp. Bygd ved Moens Båtbyggeri, Knut Christensen & Co med krysserhekk og en 300 hk Crossley. Styrhuset er skiftet, mens skroget ellers er bevart.

(«Foca I») var bygd på Lindstøl i Risør og «Polarbjørn» i Narvik. Disse skutene ble på grunn av deres størrelse, skrogfasong og kvalitet driftet i fangst og leid inn til utallige ekspedisjoner til etter annen verdenskrig. Halvdan reiste til Sørlandet for å ta snakke med båtbyggeren som hadde levert noen fiskefartøy med krysserhekk, noe som fortsatt var uvanlig i Nord-Norge etter krigen. Historien om byggeprosessen er mesterlig fortalt av Torstein Arisholm i boka Vi skù prøve nåkka nytt.

Til vanns og til lands – og på museum med

Bortsett fra «Fram» og vikingskipene, har ikke fartøy hatt æren av å komme på land i Norge. Gjennom utviklingen av fartøyvernet har fokuset på båten i bruk lenge gjort det uaktuelt å støtte landsetting av fartøy økonomisk. De to ishavsskutene inngår i en annen tradisjon, den polare. Gjennom tilknytningen til Arktis har skutene fått en annen aura, de er verdige et liv på land. Også Hammerfest har forsøkt dette, med MS «Vestis» landsatt, men ikke ivaretatt med glassoverbygg.

«Aarvak» var i drift sammenhengende fra 1912 til 1981, som var siste tur på fangst. Tida var over for treskutene. Lokale krefter i Brandal og Hareid ønsket å få henne bevart, og samme året overtok Ishavsmuseet henne med sikte på historiefremføring. Hun ble brukt til forskjellig rundt om på Sunnmøre, men utpå 1990-tallet ble utfordringene med å vedlikeholde skuta større og større. «Aarvak» seilte sin siste seilas i 1995 og i 1998 måtte avgjørelsen tas – til vanns eller til lands? Riksantikvaren tilbød én million kroner for å få henne landsatt, og hun ble satt i dokk ved det nye Ishavsmuseet i Brandal. Vernebygget ble åpnet juni 2009.

Historien til «Polstjerna» er noenlunde parallell. Hun gikk sin siste tur i isfarvann i 1986. Da hadde hun blant annet vært brukt i isbjørnforskning ved Svalbard. Hun ble en del av fartøyvernet fra 1995 og ble brukt til turer med turister i området rundt Tromsø. I 2000 gikk alle sertifikater ut og samme avgjørelse måtte tas, skulle hun settes på land? Med

Miljøverndepartementets velsignelse fikk også «Polstjerna» flytte på land ved Polaria og Norsk Polarinstitutt med et tilskudd på 750 000 kroner i 2003. «Polstjerna» ble løftet på land i stor grad ved hjelp av sin skipper og skapers økonomiske innsats. Halvdan Jakobsen mente det ikke var meningsfylt å begynne og endre skuta gjennom omfattende restaureringer. Skroget er i stor grad originalt og slik ville han, Arktisk Forening og Polstjernas venner at det skulle fortsette å være. Overbygget var ferdig i 2005 og åpnet som et slags museum 17. mai. På grunn av driftsvansker fusjonerte Stiftelsen M/S «Polstjerna» og Polarmuseet i Tromsø med Tromsø Museum Universitetsmuseet i 2010.

Selfangstens betydning i Tromsø og Brandal kan vanskelig overvurderes. På samme måte som langs kysten ellers, var havet gutter og menns arena. Her var imidlertid Arktis og Ishavet i stor grad hovedsaken. Kystkulturen på disse stedene fikk en spesialisering som gav andre og helt spesielle erfaringer og ferdigheter. De to fartøyene står som monumenter og gir mening både materielt og symbolsk i denne snart 200 år lange historiske erfaringen.

Mariann Mathisen er stipendiat i historie ved UIT - Norges arktiske universitet. Hennes fagområde er nordnorsk kystkultur på 1800-tallet med spesialisering på kystfiske, ishavsfangst, etnisitet og båttradisjoner.



Stiftelsen UNI

Stiftelsen UNI
Gaustadalleen 21, 0349 OSLO
Telefon: 21 09 56 50
www.stiftelsen-uni.no

Det norske samfunn er tuftet på kystkulturen

Stiftelsen UNI støtter vern av historiske fartøyer

Hvert år deler Stiftelsen UNI ut ca. 30 millioner kroner til verneverdige prosjekter. Styret imøteser søknader som faller inn under stiftelsens formålsbestemmelse.

Stiftelsen UNI behandler søknader løpende gjennom hele året.

Stiftelsen UNI har som ideelt formål å fremme allmennyttig virksomhet innen skade- og miljøvern, for å bidra til en trygg utvikling i det norske samfunn. Stiftelsens bidrag skal i første rekke være økonomisk støtte til prosjekter og påskjønnelse til institusjoner og enkeltpersoner.