

TOPOGRAFISK-STATISTISK
BESKRIVELSE
OVER
TROMSØ AMT

FÖRSTE DEL
DEN ALMINDELIGE DEL

EFTER OFFENTLIG FORANSTALTNING

UDGIVET VED
AMUND HELLAND



KRISTIANIA
H. ASCHEHOUG & CO.'S FORLAG
1899

Skibsfart, jægtebrug og baade.

Skibsfarten. Om de i fast rute inden Senjen og Tromsø gaaende dampskibe er oplysninger meddelt under afsnittet om kommunikationsmidlerne.

Landdistriktet Senjen og Tromsø havde ved udgangen af 1895 omtrent 2 1/2 gange (2.46) saa mange skibe som Tromsø by, med

¹⁾ Kak, russisk, egentlig hvorledes. ²⁾ you, engelsk. ³ & ⁴⁾ moja, tvoja, russisk, possessive pronomina (feminin form), min, din. Altsaa: min vil snakke paa din. ⁵⁾ plattysk. ⁶⁾ det engelske yes. ⁷⁾ af det engelske sleep. ⁸⁾ at skaffe, sjømandsudtryk for at spise.

lidt over 2 gange (2.086) saa stort skibsrum eller tonnage, men med ikke synderlig flere folk (1.152 gange).

Ved udgangen af 1895 havde Senjen og Tromsø et antal af 96 fartøier af 3369 tons drægtighed og med 433 mands bemanning, deraf var 20 fartøier over 50 ton.

Bygdernes handelsflaade var i 1895 86 seilfartøier med 2974 tons drægtighed og med en bemanning af 381 samt 10 dampfartøier af 395 tons drægtighed og bemanning 52 mand.

Ved udgangen af 1896 havde Senjen og Tromsø et antal af 99 fartøier af 3372 tons drægtighed og med 440 mands bemanning, deraf var 19 fartøier over 50 ton.

Ved udgangen af 1897 havde Tromsø amt i det hele 151 fartøier af 5270 tons drægtighed og med bemanning 833, deraf var 132 seilfartøier af 4292 tons drægtighed og med bemanning 699 og 19 dampskibe af 978 tons drægtighed og med bemanning 134.

Senjen og Tromsø havde 89 seilfartøier af 2802 tons drægtighed og med bemanning 377, og 13 dampskibe af 431 tons drægtighed med 334 nominelle hestekræfter og med bemanning 63, tilsammen 102 fartøier af 3233 tons drægtighed og med bemanning 440.

Af bygdernes 102 fartøier ved udgangen af 1897 var 1 hjemmehørende i Kvæfjord og under 20 tons drægtighed.

I *Trondenes* hørte hjemme 32 seilfartøier af 1169 tons drægtighed og med bemanning 122 samt 11 dampfartøier, drægtige 406 ton, 315 nom. hestekræfter og bemanning 56. Heraf var 8 seilfartøier og 2 dampfartøier under 20 ton, 16 seilfartøier og 7 dampfartøier mellem 20 og 50 ton, 7 seilfartøier og 1 dampfartøi mellem 50 og 100 ton, 1 seilfartøi paa 105 og 1 dampfartøi paa 100 tons drægtighed.

I *Ibbestad* hørte hjemme 4 seilfartøier, hvoraf 1 over 50 ton, samt 1 dampfartøi paa 21 ton.

I *Salangen* var der 6 seilfartøier under 20 ton og 1 seilfartøi over 50 ton.

I *Tranø* hørte hjemme 11 seilfartøier paa mellem 20 og 50 ton.

I *Berg* hørte hjemme 1 seilfartøi paa 42 tons drægtighed.

I *Lenviken* var 4 seilfartøier og 1 dampfartøi under 20 ton, 8 seilfartøier fra 20 til 50 ton og 1 paa 50 tons drægtighed.

I *Maalselven* hørte hjemme 7 seilfartøier, hvoraf 1 over 50 og 5 under 20 tons drægtighed.

I *Balsfjorden* var der 3 seilfartøier, hvoraf de 2 var under 20 ton og 1 under 50 tons drægtighed.

I *Tromsøundet* var hjemmehørende 5 hvalfangere (seilfartøier), 3 paa tilsammen 103 ton med 33 mand, 2 paa tilsammen 129

ton og med 27 mand samt 2 andre seilfartøier paa 55 tons drægtighed tilsammen.

I *Lyngen* var hjemmehørende 1 seilfartøi paa 32 tons drægtighed.

I *Karlsø* hørte hjemme 2 seilfartøier, 1 paa 15 og 1 paa 20 tons drægtighed.

Tromsø amts handelsflaade ved udgangen af 1890 var:

I *Senjen* og *Tromsø* 74 fartøier, tonnage 2452 og bemanding 302. I *Tromsø* 47 fartøier, tonnage 2352 og bemanding 479.

Efter folketællingens opgaver for 1ste januar 1891 var af tilstedeværende personer over 15 aar i *Tromsø amt* sysselsat med *sjøfart, skibsfart og baadfart*:

a. Private selvstændige erhvervsdrivende: jægteieere og fragtemænd i <i>Senjen</i> og <i>Tromsø fogderi</i>	
	7
Baadmænd, færgemænd i <i>Tromsø by</i>	8
b. Skibsførere, styrmænd, dampskibsmaskinister samt andre bestyrere og betjente i <i>Senjen</i> og <i>Tromsø</i>	63
i <i>Tromsø by</i>	59
c. Sjømænd, matroser, dampskibsfyrbødere, kokke, opvartere, rorskarfe og andre arbejdere i <i>Senjen</i> og <i>Tromsø</i>	84
i <i>Tromsø by</i>	119

tilsammen 340

De her anførte tal for livsstillinger gjælder den tilstedeværende folkemængde nytaarsnat 1890—91, ikke den hjemmehørende folkemængde.

Tromsø amts dampskibsselskab, som besørger postforbindelsen mellem amtets vidtstrakte og mange fjorde og øer, begyndte farten med et skib 15de juni 1867. Nu har selskabet 4 skibe i fart paa *Tromsø amts fjorde*, paa *Senjenø* og *Andenes*.

Ifølge driftsregnskabet for terminen 1896—97 har selskabet havt:

Indtægter.

Passagerfragt	Kr.	45 107.95
Godsfragt	»	43 433.10
Godtgjørelse for postbefordring	»	16 000.00
Bugsering	»	1 236.90
Andre indtægter	»	172.12
	Kr.	105 950.07

Udgifter.

Kul og brænde	Kr.	45 540.90
Olje og talg m. v	»	200.67
Lønninger og kosthold	»	49 644.65
Administration, lods- og havnepenge	»	6 643.37
Vedligeholdelse, reparation og assurance	»	25 573.48
Udgift ved reservefartøj	»	16 369.20
Udgift ved bipostbefordring	»	217.50
Vand, vask, belysning	»	3 743.30
Publikationer, pakhusleie m . m	»	3 548.06
Interessekonto	»	3 400.88
		<hr/>
	Kr.	157 082.01

I driftsaaret opgives udseilet 36 468 mile og befordret 54 315 passagerer, mod 34 691 mile og 46 700 passagerer i den foregaaende termin.

Farten i driftsaaret 1896—1897 har været udført af 4 skibe, af hvilke dampskibene «Trondenes» og «Lyngen» vekselvis har udført nordruten og sydruten, og dampskibet «Senjen», stationeret i Harstad, udførte ruten paa Kvæfjord, ydre Senjen og Andenes, til den strandede ved Andenes den 8de og blev tilintetgjort ved storm den 28de december 1896. Et nyt dampskib «Senjen», nu det største, kostbareste og mest hurtiggaaende af selskabets skibe, er igjen i fart.

Statsbidraget for driftsaaret 1896—1897 var 70 000 kroner, hvorved fremkom et driftsoverskud af kr. 18 868,06, som omtrentlig medgik til reserve- og kjedelfond, samt renter af aktiekapitalen.

I driftsaaret 1897—1898 er indtægten kr. 9 506,84 *større* udgiften kr. 10 973,02 *større* og driftsoverskuddet kr. 4 533,82 *større* end i den foregaaende termin.

For 1898—1899 er der til Tromsø amts dampskibsselskab bevilget kr. 82 000 for fart paa Senjen, Andenes og Tromsø amts fjorde, paa betingelse af, at renter ikke udbetales aktionærerne, for selskabets gjæld er betalt.

Dampskibsselskabets gjæld 30te juni 1898 andrager til ca. 100000 kr.

Dampskibsselskabets skibes opførte værdi den 30 juni 1897 var: «Tromsø» kr. 20 000, «Lyngen» kr. 72 000, «Trondenes» 97 000, hertil kommer det nye «Senjen»s kostende kr. 111 000.

Jægtebrug. De nordlandske fartøier, som tidligere bestod af baade, tendringer og jægter, forsvinder mere og mere. Nordlandsbaaden er endnu i fuldt brug; men dæksbaaden er for tiden

dens stærke og heldige rival. Tendringen, der har samme form som nordlandsbaaden og brugtes til lastdrager paa kortere afstande, blir sjeldnere, og jægten, hvormed de nordlandske produkter førtes til Bergen, og som vendte hjem igjen, lastet med handelsvarer fra Bergen, er snart fortrængt af de talrige dampskibe og vil om føie tid have ophørt at eksistere. Jægterne har i mange aarhundreder været brugte i Nordland. Med dem foregik vareomsætningen med Bergen, og med dem fulgte ogsaa handelsmænd og embedsmænd, som var bleven ansatte i Nordland og Finmarken, saavel som de unge nordlændinge af begge kjøen, som skulde fuldende sin uddannelse sydpaa.

Bekvemmelighederne ombord var ikke mange; kahytten eller «vængen», som den almindelig kaldtes, var liden og trang; men man kjendte intet bedre og fandt sig tilfreds med befordringen; i de fleste tilfælde kom man lykkelig baade frem og tilbage.

De fleste nordlandske jægter byggedes i Ranen paa Helgeland, Beieren i Salten og delvis i bygderne omkring Trondhjemsfjorden. De var af forskjellig størrelse, op til 30 m. lange, 9 m. brede og 4 m. høie. De var almindelig byggede af sammenklinkede furuplanker med spids forstævn og tvert afskaaret i agterenden, det saakaldte «speil».

Forrest i fartøiet var «lugaren», hvor mandskabet, «seglingsskarran», havde sine køier og sit spisekvarter. Agterst var «vængen» eller kahytten; den var for skipper og styrmand samt for standspersoner, der fulgte med som passagerer. Over lugar og «væng» var fast dæk. Hele det øvrige rum var uden dæk og bestemt for lasten, der dækkedes af løse sammentømrede flager af bord, de saakaldte «flakan». Jægten havde intet bougspryd, men en svær, opretstaaende stav, der ofte ragede 5 à 6 fod opover rælingen, og til den fastgjordes blokker og taljer til bogliner og stag. Takkelagen var en stor mast, gjort af et eneste træ, der ofte hentedes fra Namdalen. Masten fæstedes i fartøiets bund i «kjølsvinet», en tyk stok med udfalsing for masten, og støttedes med op til 6 vant foruden barduner og stag. Seilet til en jægt var ca. 12 m. bredt og 16 m. langt. Det bestod af det egentlige forseil samt bonnetterne, der var fire eller fem i antal og lidsedes fast til forseilets nederste kant under hverandre. Seilet minkedes ved at tage ind et eller flere bonnetter, «rive» dem; i storm toges undertiden hele seilet ind, «lense med tørtaklan». Til seilets øverste kant var der i hvert hjørne fæstet et firkantet stykke sort tøj, «raanokkan», det var af grov haardug og vel undertiden af vadmel. Sagnet vidste at fortælle, at det først blev brugt som sørgetegn over Nordlands berømte skald, alstadhaugpresten Petter Dass. Sandsynligere er det dog, at det blev brugt af

hensigtsmæssighedshensyn, da stoffet, hvoraf «raanokkan» var gjort, bedre taalte fugtighed end seildugen og som følge deraf ikke saa let ødelagdes; og ude ved raaens ender trængtes det just mest, at seilet var stærkt. Af og til brugtes ogsaa et topseil. Seilet heisedes ved hjælp af en talje, og hele mandskabet maatte da tage fat. Rorknappen havde form af en udskaaet mandsfigur, «rormanden», der dog i de senere tider var gaaet af brug.

Jægtens besætning bestod almindelig af 10 mand, paa de større, «tolvkarsjægten», af 12 og paa enkelte op til 16 mand. Fortrinsvis berettigede til at være med som mandskab var de, som fragtede sine varer med jægten. Vilde ikke disse, sørgede jægtens eier selv for folk. Reskriptet af 6—3—1739 fastsætter mandskabets hyre, der var noget forskjellig, alt efter jægtens størrelse, lastens beskaffenhed og den enkeltes øvelse i det ombord forefaldende arbejde, idet hyren var større for «befaren» mand end for «ubefaren». At reise som mand med jægten kaldtes at «segle», og manden kaldtes «seglingskar».

Ret til at holde jægt havde i regelen kun en mand inden hver bygd; denne ret kaldtes «bygdefarretten», og hans jægt «bygdefarjægt». Rettigheden var i regelen knyttet til den enkelte person og gik som regel over til hans arving, hvis denne var villig til at holde jægtebrug. Præster, der i tidligere tider havde holdt jægt, blev tilligemed andre embedsmænd samt proprietærer neget saadan ret ved nysnævnte reskript. Tidligere var det ret almindeligt, at de nordlandske præster holdt jægt og selv reiste til Bergen med sine fiskevarer, hvori det meste af deres indtægter bestod. I det trondhjemske reformats af 1589 tillodes det præsterne i Steigen og Hammerø vekselvis at reise til Bergen, og den hjemmевærende præst skulde da betjene begge sognes kirker, naar den anden «segler». Jægteeieren var forpligtet at holde sit fartøj i god stand; dette blev nu vel ikke altid overholdt. Om en af Hammerøens præster, der var præst og provst i første halvdel af forrige aarhundrede, fortælles der, at han, da menigheden en søndag sendte klokkeren ind til ham med det bud, at ingen vilde være med at sætte hans jægt paa sjøen og sende varer med den, da den var saa gammel, gik ud og gav sine sognebørn følgende myndige svar: «Jeg er eders præst, derfor skal I høre mig; jeg er eders provst, derfor skal I adlyde mig; men som jeres skipper befaler jeg.» Og saavidt man ved, blev Nils Schjeldrup, der i en person forenede de tre embeder, præst, provst og skipper, lystret.

Den, som sendte varer til Bergen, uden selv at reise med jægten, fik i regelen en af mandskabet til at være kommissionær for sig i Bergen, være «føringsmand», som det kaldtes. Som saadan varetog han befragterens tarv paa bedste maade.

Jægtens bæreevne var forskjellig efter størrelsen. De største jægtter kunde laste ca. 9000 voger eller omkring 160 tons, andre kun det halve. Naar jægtten lastedes, lagdes tunggodset, tran- og rogtønderne, nederst i fartøiet, og tørfisken ovenpaa.

Da det store lastrum mellem lugaren og «vængen» var aldeles aabent, sattes der indvendig paa begge sider standere, der fæstedes til hverandre med stærke taug, og indenfor dem en bræddevæg. Lasten gik ofte høit op over rælingen, lige op til seks meter, medens selve rælingen neppe var en meter over vandet. For at beskytte lasten mod sjødrev og regn dækkedes den paa ydersiderne med løse sideskot eller bordflager og ovenpaa med flager, ligeledes af bord. — En jægt kostede fra 10 til 16 tusinde kroner i fuldt udrustet stand, og kunde, naar intet uheld indtraf, vare 20 til 30 aar.

Lasten til Bergen bestod især af fiskevarer; fra Bergen førtes kornvarer samt hamp og taug, lærred og jernvarer, brændevin, kolonial- og manufakturvarer samt ligkister, fyldte med vandkringler. Paa de fleste steder reiste man to gange om aaret til Bergen. Første stævne tog sin begyndelse først i mai, da sattes jægtten ud, lastedes i største fart og var ofte under gunstige veirforhold i Bergen i midten af maaneden; efter 2—3 ugers ophold der vendte den atter hjem. Andet stævne varede fra slutningen af juli til langt udi september. Disse reiser kaldtes ogsaa «føststemna» og «sidststemna». Af og til gjordes der fra det sydligste Nordland et mellemstævne. I ældre tider synes der at have været kun en aarlig tur, den saakaldte «St. Olai stævne», i slutningen af juli. Hvor veiene var meget lange, saaledes fra det nordlige af Tromsø amt, gjordes der oftest kun en bergensreise om aaret. *Petter Dass* beklager da ogsaa stærkt den stakkels Tromsøfar:

Og vil nu den Tromsøfar kjøbe sig Mad,
To hundrede Miler til bergenske Stad
Han maa med sin' Jægter henlakke.
Hans Reise begyndes om Midsommers Tid;
Det hænder sig stundom, han vinder ei did.
Før Michel fremtriner i Gaarde.
Nu skal han tilbage, naar Marked er gjort.
De Miler er lange, men Dagen er kort.
Tænk, hvordan den Reise vil vorde!
Hans langsomme Seiling forvolder det tit.
At Jægten med Ladningens hele Profit
Fortæres og ganger i Løbet.
Og, sker det omsider, han lange kan frem.
Da føres hver anden Mand syg til sit Hjem
Med Levnets stor Fare paa Kjøbet.
Det er en elendig og jammerlig Sag,
For alle Nordfarer en farlig Umag
Med aabne Fartøier og Jægter,

At fare saa lang en umaadelig Vei;
 Hvad Fare medfølger, jeg skrive vil ei,
 Mig Tiden det ogsaa benægter.

Jægternes antal i Tromsø amt har vel været forskjelligt til forskjelligt tider. Omkring 1836 var der i amtet 16 jægtter, deraf 4 fra Tromsø distrikt, der udgjør amtets nordlige del, 12 fra Senjens distrikt. Disse førte aarlig til Bergen 60 000 voger fisk og 2 à 3 000 tønder tran. Omtrent den dobbelte mængde fiskevarer førtes i det samme tidsrum fra amtets landdistrikter til byen Tromsø for at udskibes derfra. I 1846 er jægternes antal gaaet ned til 12, og for tiden er de vel aldeles ude af sagaen.

Handelsmændene var som oftest jægteiere. Handelssteder, hvor der tillige var jægtebrug, var bl. a. *Borkenes* i Kvæfjord, *Elsnes*, *Søvik* og *Sandtorv* i Trondenes, *Sand* i Bjarkø, *Havnvik* i Ibbestad, *Kløven* i Tranø, *Gibostad* i Lenviken, *Kvitnes* i Karlso og *Maursund* i Skjervø, foruden flere andre steder.

Fartøier, der som jægtterne var saa tungt lastede og af en egen bygningsmaade, var ikke synderlig skikkede til seilads i det aabne hav. De holdt sig derfor mest indenskjærs. Som farlige havstykker, jægtterne fra Nordland havde at passere, regnes Vestfjorden, Folden, Hustadviken og Stathavet.

Jægtens eier kaldtes skipper; styrmanden havde befalingen ombord; af og til var eieren ogsaa styrmand; men som regel var han kun, hvad hollænderne kalder supercargo. Forretningerne med lastens afsætning og indkjøb besørgedes af ham. Naar handelsmanden var jægteier, fulgte ofte en af sønnerne med som skipper.

Jægtterne med sin bygningsmaade var ikke gode krydsere,, det brede og ofte tungtlastede skrog kunde ikke skyde fart i skarp bidevind, men var det føielig vind af passende styrke,, kunde jægtten skyde fart som selve dampskibet.

Naar jægtten kom hjem fra sidste stævne, indfandt sig alle, som havde havt varer fragtede med den, for at hjælpe til med at sætte den op. Ifølge ovennævnte reskript og vistnok endnu ældre vedtægter var det pligt for enhver, som havde varer med jægtten, at møde frem ved en saadan leilighed. Det blev da folksomt paa handelsstedet; thi ikke blot mændene mødte frem, men de tog ofte sine koner og døtre med, saa at der nu blev et stævne i det smaa hjemme i bygden. Varerne, som var komne fra Bergen, lastedes ind i baadene, og ved høivande, eller især naar det var springflo, lagdes jægtten op i fjæren, og nu gjaldt det at faa den op paa tørt land. Ofte gik den kun langsomt, uagtet man af alle kræfter hivede i taljer og trindser, i taug og tamp, og uagtet mændene arbeidede af alle kræfter, og: jægteieren var paafærde med opmuntringer baade i form af ord

og brændevin. Men naar kvelden kom, var jægten som regel paa «skorerne» — saa langt op, at hverken storflo eller springflo kunde naa den, og der skulde den staa til næste vaar. Ved opsætningen brugtes taljer og gangspil. Af og til lod man jægten ligge paa havnen om vinteren; men da satte der sig ofte orm i træet og ødelagde det.

Foruden de jægtter, der hørte hjemme i amtet, kom der tillige hver sommer jægtter opover fra Trondhjem. Disse tilhørte de saakaldte trondhjemsborgere, der var bosatte i Trondhjem, hvor de havde løst borgerbrev og dermed faaet ret til at drive handel paa Nordland. Rettigheden var knyttet til bestemte pladse i hver bygd, det saakaldte borgerleie eller kræmmerleie, hvor trondhjemsjægten blev liggende en tre maaneders tid hver sommer og købte fiskevarer, som betaltes med kornvarer, kolonial- og manufakturvarer. Trondhjemsborgeren havde ofte sin hustru og sine børn med, og disse holdt da til paa jægten, konen hjalp manden med handelen, børnene legede paa dækket eller iland. Naar saa høsten kom, drog jægten med sin besætning atter sydover til Trondhjem. Flere af disse borgere slog sig ned i Nordlandene og blev gjæstgivere og handelsmænd. Flere af de nordlandske handelsmænd stammer fra dem. Denne slags handel, som foregik ved trondhjemsjægter, er saavidt vides nu aldeles ophørt.

Nordlandsjægternes tid som transportfartøier for nordlands-handelen paa Bergen er forbi. Dampskibene farer nu i hver fjord og hver vig og fører varer sydover og nordover til og fra Bergen. Af og til kan man nu tildags se en dampbaad komme slæbende med en gammel jægt, der er lastet med fiskevarer; men den svære mast og det store raaseil er forsvundne, og den slæbes afsted som en almindelig lasteptram. Kun sjelden sees nu jægten paa Bergens vaag, og paa de nordlandske handelssteder ligger nu sjelden en jægt nede paa havnen som et minde om fortiden, da detslags fartøier besørgede al handelsforbindelse mellem Bergen og det fjerne Nordland. Nu bruges den kun til transport af træmaterialer fra Namdalen og fra distrikterne omkring Trondhjemsfjorden, og snart vil den vel nu i dampens tid blive overflødig ogsaa i det slags fart.

Leopold von Buch omtaler besværligheden ved bergensfarten fra Tromsø amt: «I 1807 var jægten i Skjervø ladet, men den manglede mandskab, og det var heller intet mandskab at opdrive. Endnu mindre en styrmand, som maatte være nøie kjendt paa disse klippefulde 200 mil til Bergen, hvis man ikke skulde udsætte sig for den øiensynligste fare.

Jægten kan nu ikke gaa til Bergen, man maa losse fisken ud igjen, og den hele egn maa give afkald paa provisioner og kornvarer, som de ventede med denne jægt fra Bergen.

Styrmænd mangler overalt i Nordland og allerede mange fartøier er gaaet til grunde, fordi man i mangel af bedre har maattet nøie sig med uerfarne lodser.

Den heromhandlede jægt, Nordstjernen, var den nordligste, og tillige den største af alle de jægter, som besøger Bergen.

Den lastede mere end 8 000 vog fisk (à 36 pund), derfor mere end mangan brig. Alligevel var den en jægt med raaseil, som vistnok trænger flere folk til at manøvreres, men som efter nordlændingens mening gik lettere og sikrere end en jægt med bomseil.»

I 1692 indtraf den ulykke paa Stathavet, at 16 nordlandsjægter, forliste og mange mennesker omkom, hvorom *Petter Dass*, der ved den leilighed mistede sin jægt, har skrevet en særskilt sang.

Nordlandsbaade eller *helgelandbaade* bygges især i Ranenfjord i Helgeland, og derfor benævnes de ogsaa «ranværing». Disse baadbyggerier forsyner hele den lange kyst fra Namsenfjord til Vardø og Vadsø med baade.

Som alle baade i det vestlige og nordlige Norge er ranværingerne byggede baade til at seile og til at ro, og denne opgave har disse baade løst paa en meget tilfredsstillende maade.

Fem à seks nordlændinger i en liden fembøring skyder ved roning en vakker fart, og den samme baad vil med en aaben frisk vind seile som ingen anden norsk baad, — aafjordbaaden maaske undtaget. —

Fembøringer har for kortere distancer fulgt enkelte dampskibe, eller gjort omtrent 8 miles fart, hvad der hos et saa lidet fartøi er forbausende.

Nordlandsbaadene er vakre i sine former og lette i sine bevægelser. I frisk bris er det som de hoppede og dansede hen over bølgerne.

Bygningsmaaden kommer nærmest aafjordbaadene, men er dog noget forskjellig. Nordlandsbaaden har stor længde i forhold til bredde og drægtighed, opretstaaende og høie stevne — forstevnen ligger endogsaa noget bagover; den er lav paa vandet, overmaade skarp baade agter og for, men flad i bunden, og er sammensat af tynde, smækre materialier.

Endvidere ligger æsingen ikke langs overkanten af baaden, men saa lavt, at den næsten er ved vandgangen, og paa indsiden af bordene; det øverste bord rager over æsingen, og paa dettes indside fæstes keipen.

Efter størrelsen har disse baade forskjellige benævnelser :

Fembøring til 5 par aarer og 5 à 6 mands besætning.

Ottring til 4 à 5 par aarer.

Kobberøing eller halvfemterøing til 4 par aarer.

Seksring eller færing til 3 par aarer.

Kjeks til 2 par aarer.

Til de store fiskerier bruges for det meste fembøringen. Denne var tidligere sædvanligvis ikke større end af omtrent 25 tdrs. drægtighed, men i senere aar har man begyndt at bygge dem større, nemlig op til 50 tdrs.

Den har 5 rum foruden fram- og bagskot, nemlig:

1. Skotten.
2. Framseglen.
3. Agterseglen.
4. Bagrummet.
5. Agturerummet.

Mellem hvert rum er der et «band», spant, foruden et i hvert skot, alle tildannede af krumvoksede træer efter den facon baaden skal have, og ved hvert band — undtagen de i skotterne — er en tofte. Æsingen gaar fra stevn til stevn og ligger, som før bemærket, en bordbredde nede i baaden. Paa det øverste bord fæstes keiperne ved et par træagler gennem dette. Keipen støttes ved to pinder fra denne til æsingen.

Paa forstavnen, der, som før nævnt, holder noget bagover, er anbragt en «krydsstok», eller et stykke træ, lagt tvers over stevnen; til de udstaende dele af denne stok fæstes landtaugene, naar baaden fortoies.

Paa den laveste del af baaden anbringes ovenpaa ripen et bord paa kant, «skvætvien», for at hindre, at sjøen slaar ind.

Kjølens underkant er belagt med et stykke haardere træ, almindeligvis birk, for at bevare den, naar baaden trækkes paa land. Dette træstykke kaldes «draget».

Styret (roret) er ved et fra dette udstaende tvertræ forbundet med en lang stang, «styrvol», ved hvilken roret manøvreres.

Masten støttes ved vant, der tages gennem hullet i øverste bord eller gennem sammesteds anbragte stropper og gjøres fast om egen part; staget vises gennem en blok paa forstavnen og gjøres ligeledes fast om egen part.

Seilet har en rad søftebaand enten under raaen eller ned underliget.

Til de staaende lig er fastnaiet de saakaldte «kløer» (det samme som rebbløierter paa almindelige skibsseil).

Antallet af disse kan være 3, 4 à 5 paa hver side; de tildannes af ener- og birkekviste. De benyttes til at rebe (hvilket her kaldes «at sætte en klo») derved, at tampen af skjøderne (fram- og bagskautet) tages og hales igjennem dem.

Noget ind fra de staaende lig paa hver side er anbragt de saakaldte «handsøft», et stykke line eller tyndt taug, fastgjort i huller i seilet. Disse handsøft tjener til at dæmpe vinden i

seilet og til hjælp ved seilets nedtagning. Paa midten af underliget er fastgjort et tregrenet stykke taug, der her kaldes «prier», og som tjener til at holde underliget ind mod masten.

Naar der skal sættes en klo (tages et reb ind), viser man som sagt skjøderne gennem kløerne, og framskautet gjøres da fast (efter at seilet er kommet tilstrækkelig ned) med to halvstik til segelstikken, der er en trænagle, som stikkes gennem et hul i det øverste bord ved bougen.

Den mand af baadens besætning, som har den forretning at sætte kloen eller fastgjøre framskautet (halsen) til segelstikken, kaldes «halskarl». Næst hovedsmanden har denne den vigtigste post i baaden. Hans plads er ofte ikke misundelsesværdig, thi der, hvor han maa sidde, «vasker sjøen mest over». Hovedsmanden, hvortil besætningen af sin midte almindeligvis vælger den dygtigste, har sin plads paa den agterste tofte eller i agterrummet. Han holder styrvollen, og han fører kommandoen. Af hans dygtighed og agtpaaagivenhed afhænger ofte baade gods og liv. Han har at sørge for tilstrækkelig «segelfæste» (ballast); at baaden ikke bliver «atsæt» eller «framsæt»; at seil og rig er i orden; at drag, raketrosse og skaut er klare, at speide efter «rosser» (vindkast), og saa har han at tilse, at alt bliver udført og udført til rette tid.

Bagrumsmanden har det hverv at øse og er derfor forsynet med et øsekar saa stort, at begge hænder udfordres til at haandtere det. Sædvanlig har dette et skaft, men er desuden forsynet med en taugstrop over midten.

I skarp seilads forslaar dog ikke et øsekar, om det end uafsladelig benyttes, og man har derfor almindelig to eller flere.

De øvrige to mand af besætningen har at passe drag, rokke-trosse og skaut.

Det er sædvanligvis kun under de større fiskerier, at fembøringen har sin fulde besætning; til andre tider ser man den ofte med kun to mand.

Aarerne til nordlandsbaadene er tyndere, lettere og vakrere end dem, der bruges i det sydlige Norge. Bladet er bredt ved den ydre del. Den, som ikke er vant til disse aarer, vil ikke like dem.

Foruden i Ranen bygges ogsaa endel baade i Salten og i Bindalen.

Saltværingsbaadene er meget lige ranværingene; de bygges af furu, og er derfor tungere, men ogsaa stærkere end de, som er byggede af gran. I Bindalen bygges især mindre baade, der er vel anseede, og som i det hovedsagelige er lig ranværingene. Disse baade forhandles i stort antal paa markederne og er her den mest iøinefaldende handelsartikkel; man finder dem i alle størrelser, fra den lange fembøring til den lille ubetydelige kjeks,

hvoraf de mindste ikke er større, end at en mand kan bære den paa ryggen — alle er de vakre og lette baade.

Paa enkelte steder i Nordland opbevares baade, der er 100 aar gamle, og som ikke er forskellige fra de nærværende, saa baadene har i det sidste aarhundrede ikke undergaaet nogen forandring. Den nordlandske baad er i sin hovedkonstruktion visselig adskillige aarhundreder gammel. Et betydningsfuldt fremskridt ved nordlandsbaaden var dog anbringelsen af hus og kogeindretning i baadens agterskot, hvilket først begyndte at benyttes i sekstiaarene. Besætningen har i hint hus logi og natteleie, der koger den sin mad og kaffe, tørrer sine klæder og har alt sit stel. Herved er det helseødelæggende ved de lange fisketure i haardeste vintertid paa aabne baade for en del aftaget. Det er neppe over 30 til 35 aar, siden det første hus saaes paa fiskerbaaden, men nu er der neppe en fembøring uden saadant, ja selv paa mange ottringer er hus anbragt.

Disse er saaledes indrettede, at de kan løftes af baaden og sættes paa land, naar huset er iveien under fiskeriet, og kaldes derfor «løftinger». Saa simpel som den hele indretning er, gik dog aarhundreder hen, før man fandt paa at anbringe den, og den nordlandske fisker har i alle disse aarhundreder slidt og lidt i sine aabne baade uden ly i haardt veir, uden at faa tørre sine vaade klæder og uden at kunne koge.

Den mands navn, der først indførte løftingen paa baade til finmarksreiserne, burde erindres med tak, men det synes glem.

Nordlandsbaadene har mange fordele, men de kan ikke i stærk vind krydse sig op. Dette er en stor mangel ved disse ellers udmærkede baade, som er saa meget føleligere, naar man kun har faa havne og maa bære udover det aabne hav i tilfælde af landvindsstorm.

Frygten for at bære undaf udover havet bringer hovedsmanden, hvor det er muligt, til at holde sig saa nær op under landet, som vel kan gaa an, for i tilfælde af stærk aflandsvind at kunne tage til aarerne. Men klods under land udsætter man sig for de farlige rosser, som har slaaet saa mangen baad omkuld, og for strømskavlen, der er stærkere under land end ude paa sjøen, og topper sig op hastigt og uberegneligt.

Manøvren under krydsning med disse baade er besværlig. Naar baaden er løbet op i vinden, skal først seilet ned, og for at den ikke skal tabe for meget af farten, maa to mand til aarerne, — den tredje maa skifte om hals og skjød, den fjerde springe agterud for at tage styrvollen ud og sætte den ind igjen paa den anden side, og saa skal endelig seilet igjen heises i top. I stærk vind driver baaden tillige ikke ubetydelig trods aarernes hjælp. Bliver man saa under krydsningen nødt til at sætte en

del kløer, faar man baaden ikke til at ligge høit nok til vinden, da seilet bliver for smalt.

Listerbaaden har nu derfor begyndt at faa indpas i disse nordlige egne; den er let at manøvrere, fremkommelig i ethvert slags vind, stadig i sjøgang, stiv under seilads, og man kan i regelen sidde tør. I korthed kan man sige, at listerbaaden har sit iøinefaldende fortrin i krydsning, navnlig i trangt og urent farvand, i vending samt i sjødygtighed, heri indbefattet dens evne til længere at bevare mandskabet fra at blive overvasket af sjøen. Nordlandsbaaden er let for aarerne, let til landsætning og seiler bedst i rum vind.

«Ud- og indroen» til fiskepladsene med nordlandsbaaden slider mere end noget andet paa fiskerens helse og gjør ham ofte til en gammel mand før tiden. Er vinden imod, saa ror han i de fleste tilfælde, men enten han seiler eller ror, kommer han i regelen mere eller mindre vaad ud til fiskepladsen, hvor han da sidder vaad den hele dag; thi nordlandsbaaden vasker, saa ingen skindklæder holder vandet ude. Mange kræfter opslides i at ro ind og ud mellem fiskeplads og fiskevær eller hjemsted (ofte 1 à 2 à 3 mile), uagtet man just af denne grund bruger de aller-mindste baade (kjeks, trerømming, høist halvfjerderømming) paa steder og under forhold, da de neppe burde bruges. Men man har længe været undskyldt, — de har ikke havt andre redskaber. I forøvrigt trygt veir ligger man ofte i land, dels fordi man frygter roningen iland, dels fordi man har været sjælelig og legemlig udmattet af den foregaaende dags anstrengelser. En baad med listerbaadens krydseevne sparer kræfter og bevarer helbreden. Med listerbaaden vil man paa den anden side have vanskelighed ved at ro veien i stille veir, *men* som oftest har man vind, og de gange, det er stille, maa vel mere roning for at komme ud til fiskepladsen rundelig opveies dels af den besparelse i tid og kræfter og helbred, man indvinder, naar det er vind, hvortil kommer, at listerbaaden undertiden vil kunne holde sig ude, naar nordlandsbaaden maa rømme iland, og undertiden i trygt veir tør søge ud, naar nordlandsbaaden af frygt for «ind-roen» ikke tør vove sig ud.

Fiskeopsynet i Lofoten henlede først opmærksomheden paa listerbaaden. Dets chef, kapteinløjtnant *Olsen*, besluttede at gjøre et forsøg i Lofoten med listerbaaden, som endnu sydpaa ikke var gammel, men dog allerede vel prøvet ved makrel- og sildefiskerierne. Den første baad anskaffedes i 1863, og i 1865 lod han hente op en listerbaad til, større end den forrige. Opsynschefen udvirkede derhos en kongelig resolution, ifølge hvilken der blev tilladt anvendt af statskassen et beløb af 300 spd. som godtgjørelse for 2 baadbyggere fra Lister, der med assistenter skulde

opsendes til Tromsø og Nordlands amter for der at give Veiledning i bygning af baade af listersk konstruktion samt i saadanne baades haandtering under seil.

Dæksbaadene forsynes med de luger for styring og arbeide med fiskeredskaaberne, som er nødvendige, for at en dæksbaad kan blive bekvem nok. For rigningen og konstruktionen giver redningsskøiterne et godt eksempel. Jernkjøl begynder at faa indpas.

Som linebaad under skreifiskerierne bruges fremdeles omtrent udelukkende den nordlandske ottring og mindre baade af samme type, og de allerfleste fiskere anser dem endnu som uerstattelige som linebaade. Maaske kunde hængslede luger anvendes paa den nordlandske linebaad, saaledes at denne blev et slags dæksbaad og tillige havde rorum til sit hele mandskab. Blev den forsynet ogsaa med nogle mindre vandtætte rum, vilde den blive en sikrere baad end de nuværende. Hvis en saadan baad skal vente at faa indgang, maa den blive letroet nok, saa den ikke ligger under i den kappestrid, som foregaar, om at komme lige snart til ileen som kameraterne, og saaledes faa drage sin line samtidig med dem og berge sin fisk. Forlis og spild af menneskeliv foregaar nu derved, at den aabne linebaad fyldes af en bræksjø eller skjærer sig fuld under seilads.

Ombytning af raaseilsbaade med tilsvarende sneseilsbaade foregaar stadig, og flere og flere dæksbaade anskaffes.

Ogsaa i Tromsø amt har man begyndt at bygge sneseilsbaade, saaledes paa Tromsø skibsværft, og nogle baade er byggede i Balsfjorden og Malangen.