

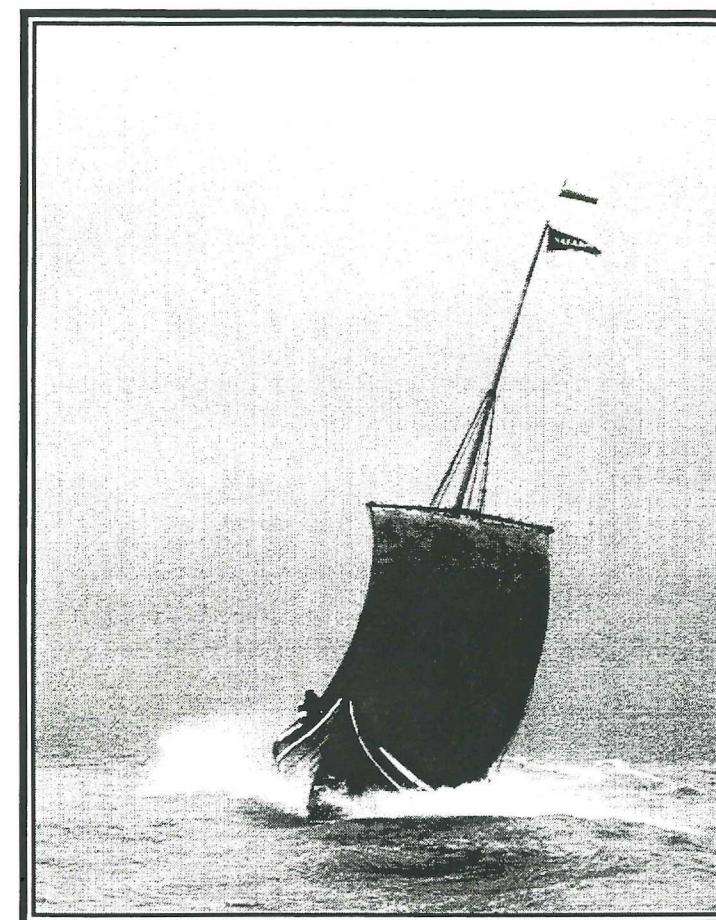


BIBLIOTEK FOR  
HUMANIORA OG  
SAMFUNNSVITENSKAP

Mag 372 902 mat

## Med nordlandsbåten mellom praksis og symbol

*Nordnorske fiskeres strategier mot fare og grenseforståelse 1830-1900*



Mariann Mathisen



Hovedfagsoppgave i historie  
Det samfunnsvitenskapelige fakultet  
Universitetet i Tromsø  
Høsten 2003

Tromsø  
v

## **Forord**

Å studere hovedfag var noe som jeg hadde drømt om siden 9. klasse. Tenk å få utfolde seg egenhånd, lage sitt eget prosjekt og fordype seg ordentlig i noe. Jeg kastet meg ut det og var fullstendig fascinert av mulighetene som lå åpne. Det var som å drikke når man var forferdelig tørst. Jeg leste og leste, fulgte spor og tråder i ulike retninger, stadig med nye opplevelser.

I denne fasen møtte jeg ulike mennesker som tok seg tid til å snakke med meg, på tross av et uoverskuelig prosjekt. Her vil jeg spesielt takke stipendiat i sosialantropologi Marit Myrvoll, for den tiden hun brukte på for meg mange og spennende diskusjoner. Etnologen Terje Planke har i denne fasen stått i en særstilling med utallige diskusjoner om hva jeg egentlig mente. Åsa Elstad og Brita Pollan skal og ha takk for tid til samtaler rundt samme tema. I prosjektets "kaso"-fase er det stort behov samtalepartnere. Helge Salvesen bidro også med en svært givende samtale om det å ha visjoner og det allmenndannende ved å studere. Hva resultatet egentlig har blitt er litt vanskelig å overskue akkurat nå, men jeg har vært langt av gårde før jeg havnet her. Både inn i fjellheimen og det magiske univers. Opplevelsen i prosessen har vært som å rydde nytt land, en stadig oppdagelsesreise kanskje mest i mitt eget hode. Denne gleden unner jeg absolutt andre studenter, og håper det vil bli mulig også etter studiereformen.

Jeg har mange å takke for at dette ble en realitet. Takk til Rune Hagen, Richard Holt og Bård A. Berg fra mellomfagsstudiet for inspirasjon til å gå videre.

Kildematerialet mitt er som et skattkammer jeg ikke helt ennå har den fulle oversikt over. Mange ulike personer og instanser har fått besøk underveis. Gunnar Eldjarn og Jon Godal fortjener en stor takk, både for at de en gang startet et svært arbeid som jeg har fått sjansen til å lære om både i teori og praksis, og fordi jeg fikk sjansen til å benytte intervjumaterialet deres. Arne-Terje Sæther har delt villig sin kunnskap om både til lands og til vanns.

På Kystverkets.4. Distrikt i Kabelvåg fikk jeg fantastisk hjelp og tilgang til verdifullt kildemateriale. Nord-Troms Museum og Rune Sundelin hadde både gode litteraturtips og kildemateriale. Tips om litteratur har jeg fått av flere på institutt for historie i Tromsø og særlig Narve Fulsås og Hallvard Tjelmelands tips har preget oppgaven. Takk til Arctandria Kystlag og stiftelsen Salarøy for en flott båt å dra på tur med. Og takk til Vegard Heide, Arne-Terje Sæther, Ingrid Sommerseth og Knut Johansen for å ha fått tillatelse til å benytte kjempeflotte bilder av disse opplevelsene.

Ellers vil jeg takke mine medstudenter som heldigvis etter hvert ble flere, og særlig de gamle "traverne" Kari Myklebost og Sigrunn Høgetveit Berg for diskusjoner, gjennomlesning av kapitler og en særegen vennlighet. Hilde Jåstad dukket opp som troll av eske med en enorm diskusjonsenergi, temperament og et faglige engasjement som jeg bare hadde ventet på - du reddet meg fra ørkenen.

Min veileder Lars Ivar Hanssen fortjener en takk for et utmerket samarbeid. Det kunne til tider synes svært dumt å sette oss to sammen med vår ubegrensede interesse for teorier, sidespor og stadig nye perspektiver. Men det har også gjort det svært morsomt og interessant og jeg vil takke for den friheten jeg har fått til å realisere mitt eget prosjekt. Jeg har en mistanke om at mange ville ha avskrevet meg for lenge siden.



Så vil jeg takke Virve og Ola for lille Olav August, korrekturlesing og støtte i innspurten, sammen med min til dels fraværende søster. Takk til Kristian og Sonja for lille Benedicte, datakonsultasjoner underveis og korrekturlesing. Til slutt fortjener min kjære samboer Arne-Terje Sæther takk for billedredigering, korrekturlesing, datahjelp, mat og alt det han har holdt ut med både faglige og samboermessige utfordringer underveis.

Mariann Mathisen Tromsø 11.11. 2003

<b>1. Innledning .....</b>	<b>3</b>
1.1. Problemstilling .....	4
1.1.1. Begrepsavklaring – strategi, fare og risiko .....	7
1.2. Båt og fiske - en temamessig og geografisk avgrensing.....	10
1.3. Oppgavens form .....	13
<b>2. Kulturteori, kilder og metode.....</b>	<b>15</b>
2.1. Kultur som tekst, handling og gjenstand? .....	15
2.2. Kilder fra ulike diskurser - metoder og kildekritikk .....	20
2.2.1. Tradisjonell kunnskap som diskurs og konstruksjon av rom.....	37
2.2.2. Fortolkning av fortelling, symboler og tegn .....	44
2.3. Oppsummering .....	49
<b>3. Nordlandsbåtreforment og strategier mot fare .....</b>	<b>52</b>
3.1. Nordlandsbåten før 1830.....	53
3.2. Nordlandsbåtreforment 1830-1860 .....	56
3.2.1. Ny fiskerilov 1857 og båtbyggerne leverer ny båt.....	63
3.3. Vurdering av båtens funksjon- båtbygger og båtkjøper.....	68
3.6. Oppsummering .....	75
<b>4. Å ordne landskapet - kunnskap, ritualer, språk og symboler som strategi.....</b>	<b>77</b>
4.1. Fjæra som sted for praksis, ritualer og symboldannelse .....	77
4.2. Avreise – en separasjonsfase.....	86
4.2.1. Skårunge på vinterfiske – en innvielse.....	88
4.2.2. Underveis - å ordne landskapet .....	89
4.2.3. Skårungens møte med draugen .....	101
4.3.1. Spandering av dram – skårungens innlemmelse i fellesskapet.....	105
4.3. Steder for tilbakevending til land – ulike havneforhold .....	106
4.4. Oppsummering .....	115



<b>5. Underveis - konstruksjon av nordlandsbåtens rom mellom praksis og symbol .....</b>	<b>119</b>
5.1. "Kvær med sett!" Båt og mannskap som enhet.....	119
5.2. Vind, bære og båt – et romlig samspill .....	124
5.2.1. Å vurdere rorvær .....	132
5.3. Når det gikk galt – strategier ved kollsegling .....	134
5.4. Fortellerstrukturer - fra storseilaser til tragedie.....	138
5.5. Mannen og draugen – mellom praksis og symbol.....	143
5.6. Oppsummering.....	152
<b>6. Forlis og årsaker til endring ? .....</b>	<b>155</b>
6.1. Fiskernes mening om årsaker til forlis.....	156
6.2. Motstand mot endring?.....	159
6.3. Oppsummering.....	165
<b>7. Strategier mot fare og grenseforståelse 1830-1900.....</b>	<b>166</b>
7.1. Nordlandsbåtreforment, teknologisk strategi og landskapsforståelse .....	166
7.2. Konstruksjon av båtens rom gjennom praksis og symbol .....	169
7.3. Ulike strategier – fare og risiko .....	174
7.3. Konklusjon: "Det va no så laga".....	178
<b>8. Kilder, litteraturliste og vedlegg.....</b>	<b>180</b>
8.1. Kilder.....	180
8.2. Litteraturliste.....	189
8.3. Vedlegg.....	196

## 1. Innledning

I denne oppgaven skal jeg ta utgangspunkt i en debatt som startet i andre halvdel av 1800-tallet. En av initiativtakerne var Eilert Sundt som avdekket store forlistall i Nord-Norge og derfor stilte spørsmål ved ulike sider ved nordlendingenes båter, deres atferd på sjøen og holdninger til døden generelt. Mye av dette engasjementet var klart motivert ut fra et oppriktig ønske om å bidra til økt sikkerhet for fiskerne. Sundts forslag til løsninger på de høye forlistallene kan grovt sies å gå på holdningsendringer, overgang fra råseil til sneiseil og et ønske om at nordlendingen skulle vurdere andre båttyper *...hvad han efter Overveielse og Prøve muligens fandt at være bedre*.<sup>1</sup> Fokuseringen og spørsmålene var viktige, men de har likevel bidradd til å sette fiskerne i et dårligere lys enn jeg mener de fortjener.

Satt i sammenheng med en passasje fra Sundts artikler havner fiskerne i en fatalistisk kultur som var preget av *...den dorske mening, at alt hvad der skede, det skulde ske, og at det altså ikke vilde gjøre noget hverken til eller fra, om menneskene umagede sig og forsøkte på at afvende den truende fare*.<sup>2</sup> Dette utsagnet har Sundt ofte blitt sitert på og har etter min mening fått alt for stor betydning i forståelsen av de nordnorske fiskerne.

Sundt blir sett på som en viktig bidragsyter til en mer moderne tenkemåte i andre halvdel av 1800-tallet.<sup>3</sup> En representant for dette synet er Jan Grande som i sin hovedfagsoppgave, *Modernisering og risiko, beretninger om fisket i Lofoten ca.1814-1884*, har tatt for seg moderniseringen av Lofotfisket. Han studerer hvordan ulike risikoer ved fisket ble forsøkt regulert og kontrollert fra myndighetenes side, og *...hvilken mening de offentlige myndigheter forsøkte å skrive inn i "det å være fisker" og "det å drive fiske"*.<sup>4</sup> I denne oppgaven har Eilert Sundt en viktig rolle i kapitlet med navn "Det blinde tilfældes spil" som handler om risiko og helse.<sup>5</sup> Her kommer Sundt til orde som en moderne stemme som stiller spørsmål ved de tradisjonelle fiskernes atferd. Grande har opprettet et skille mellom *fare* og *risiko* som han

<sup>1</sup> Sundt i *Folkevennen* 1861, hos Sundt 1976:4

<sup>2</sup> Sundt 1975:123, og Sundt i *Folkevennen* 1862, hos Sundt 1976:41, en lege sier dette i sammenheng med en barne-koppe epidem i Finnmark.

<sup>3</sup> Se blant andre Grande 1996, Fulsås 2001, upubl.

<sup>4</sup> Grande 1996:3

<sup>5</sup> Grande 1996:199



knytter til en overgang fra et tradisjonelt samfunn til et moderne. Han skriver at det skjer en *...overgang fra fare til risiko når menneskene blir bevisst over at de selv har et valg, og foretar valg, i forhold til en mulig fare.*<sup>6</sup> I Grandes fremstilling kan det se ut til at hans kilder som for eksempel Sundt, amtmenn, prester og eventuelt oppsynssjefer mente at de tradisjonelle fiskerne ikke var bevisste at de hadde et valg, og at de kunne foreta valg i farlige situasjoner. Dette setter de tradisjonelle fiskerne i en noe hjelpeløs situasjon i forhold til den fare de utsatte seg for. De høye forlistallene kan dermed lett bli knyttet til det å være tradisjonell og sett på som en selvforskyldt situasjon bygd på uvitenhet. Fiskernes kunnskap blir dermed satt i en posisjon preget av naivitet og uopplysthet. Jeg antar at dette ikke er Grandes hensikt, men fiskerne kommer, som han selv sier ikke til orde,<sup>7</sup> og jeg mener det er på sin plass å bidra med dette.

I denne oppgaven vil jeg kartlegge fiskernes kunnskap knyttet til det å ferdes på havet og hvordan de bygde opp denne kunnskapen ved hjelp av mange ulike tiltak. Som et motstykke til Grandes oppgave som beskriver amtmenns, oppsynssjefer og vitenskapsmenn syn,<sup>8</sup> vil jeg vise hvor stor oversikt fiskerne hadde på det de oppfattet som fare. Videre vil jeg vise hvordan de valgte å forholde seg til denne faren ved hjelp av ulike strategier. Jeg velger bevisst å bruke begrepet fare istedenfor risiko, og definerer fare som den konkrete opplevde faren, ikke en statistisk vurdert fare. Sundts utvendige risikovurdering rettet fokuset mot de høye forlistallene, og han stilte mange interessante spørsmål ved dette. Det er i denne sammenhengen interessant å se hvilke forklaringer fiskerne selv hadde på de høye forlistallene. Sundts syn var ikke nødvendigvis bare et skille mellom det tradisjonelle og moderne, fatalisme kontra rasjonalitet, men kunne likefullt ha vært et skille mellom vant og uvant.

### 1.1. Problemstilling

Oppgaven har blant annet utgangspunkt i min egen erfaring med nordlandsbåten. Gjennom utdanning, arbeid og fritid har jeg i løpet av en 12-års periode blitt kjent med denne båttypen gjennom bruk. Fra mine egne erfaringer i læreprosessen og i jobben med å formidle kunnskap og ferdighetene knyttet til disse båtene, har jeg kommet frem til en oppfatning om at

<sup>6</sup> Grande 1996:200 støtter seg til Giddens 1990

<sup>7</sup> Grande 1996:3

<sup>8</sup> Grande 1996:200

nordlandsbåten er en avansert båt som krever mye før man behersker den. Dette har gitt meg stor respekt for den kunnskapen og de ferdighetene jeg har antatt fiskerne på 1800-tallet hadde. Det har likevel undret meg om min oppfatning bare har vært preget av en idealisering og romantisering av fortiden. Med en hypotese om at fiskerne forvaltet mye kunnskap og hadde klare strategier mot faren for forlis, har jeg forsøkt mange ulike formuleringer av problemstillinger. I utgangspunktet tenkte jeg at dette kunne baseres på fiskernes landskapsforståelse, men jeg innså etter hvert at dette ikke var et tilstrekkelig omfattende begrep. Jeg valgte å gripe stoffet ut fra det Clifford Geertz kaller "thick description", en såkalt bred beskrivelse. Kildematerialet jeg samlet inn var fra et bredt kulturelt felt med forlisberetninger, teknologihistorie, intervjumateriale knyttet til bruks- og byggetradisjon og folkloristisk materiale. Jeg ønsket å se på samspillet mellom materiell kultur, den kunnskapsforståelse og de idealer fiskerne hadde, samt beretninger om hva som hadde skjedd på havet med alt fra karstykker til forlis og møter med draugen. Jeg ønsket å kartlegge denne sammenhengen for å vise hvor mange aspekter av kulturen som var opptatt av å trygge ferdselen på havet. Hvordan jeg binder dette kildematerialet sammen ved hjelp av begrepsavklaringer og teoretisk rammeverk er for omfattende til å presenteres her, så dette vil jeg komme utførlig tilbake til i kapittel 2.

Første problemstillingen ble følgende: **Hvilke strategier mot fare og hvilken grenseforståelse hadde nordnorske fiskere i perioden 1830-1900?** Jeg skal videre avgrense og dele opp i flere delproblemstillinger.

Båten var i en kontinuerlig endring ihvertfall fra 1700-tallet og til den stort sett gikk ut av bruk etter andre verdenskrig. De største og mest omfattende endringene blir vanligvis knyttet til nordlandsbåtreformene som dateres til rundt 1860.<sup>9</sup> Reformen representerer en omfattende endring visuelt, volummessig og byggeteknisk. Denne overgangen gjenkjennes ofte med overgangen fra en krum til en rett stevn. Teknisk handlet den om mye mer; en overgang fra hugde til sagde bord og en omfattende økning i båtens volum. Disse endringene var knyttet til nordlandsbåten som råseilsbåt, og det var i den formen den var da Sundt begynte å stille

<sup>9</sup> Thowsen 1966, Klepp 1983, Eldjarn/Godal 1988-1990, bind 2



spørsmål ved dens sjødyktighet. Sundt lurte på om det var råseilet eller båtens konstruksjon som bidro til de høye forlistallene, men han forholdt seg aldri til nordlandsbåtreformene.<sup>10</sup>

Jeg tar derfor utgangspunkt i reformen og nordlandsbåten som råseilsbåt. Denne båten ble bygget og brukt helt fram mot 1900, og ....ennå i 1894 var det flere råseilere som garnbåter på Lofothavet,<sup>11</sup> noe som gjør råseilsbåten representativ for hele perioden. Ønsket fra Sundt og andre om at fiskerne skulle gå over til sneiseilrigg og listerbåt har fått historikere til å stille spørsmål ved hvorfor nordnorske fiskere ikke gikk over til dette nye. Jeg har her tenkt å forklare denne "tregheten". Jeg har ikke tenkt å presentere en kronologisk endringsfortelling om hvor og når endringene kom i Nord-Norge. Området er for stort, og endringen skjedde sannsynligvis på ulike tidspunkt på ulike steder, og det vil kreve en bred og omfattende presentasjon som det ikke er plass til her.

I stedet har jeg valgt å legge vekt på hva nordlandsbåtreformene betydde for de nordnorske fiskerne. Reformen representerte muligens en forbedring i retning av de mangler som blant annet Eilert Sundt rettet fokus mot. For eksempel traustere båt og høyere og sterkere rekke/ripekonstruksjon. Disse endringene tas etter min mening sjeldent på alvor når den såkalte "tregheten" ved overgangen til sneiseil og listerbåt blir diskutert. Ved å ta utgangspunkt i reformen og se på forholdet mellom båt, landskap, kunnskap og praksis vil jeg vise hvor tett disse ulike aspektene hang sammen, og hva dette hadde å si for fiskernes strategier mot fare.

Den operasjonaliserte problemstillingen blir:

### **1. Hvilke hovedstrategier ble benyttet for å sikre båt og mannskap mot fare?**

Dette har jeg delt inn i følgende delproblemstillinger:

#### **a) På hvilken måte skulle båten berge, og hvilke kvaliteter mente fiskerne selv var viktig når man skulle anskaffe en god båt?**

Fiskerne forvaltet tradisjoner som fortalte hvordan båten skulle brukes. De formidlet idealer ved å fortelle om karstykker og forlis, og i sagn, eventyr og folkløse fantes det mange merkelige skapninger man kunne møte på havet. I denne sammensatte kultursfæren vil jeg hevde det finnes en viss indre sammenheng - et kulturelt skjema.<sup>12</sup> Denne mengden av

<sup>10</sup> Klepp 1986

<sup>11</sup> Thorsvik 1952:17

<sup>12</sup> For begrepet "kulturelt skjema", se Kjeldstadli 1992:80

ritualer, ordtak, språkbruk, fortellinger og praksiser danner et mønster som kan fortelle oss noe om den kulturelle konstruksjonen av nordlandsbåtens rom, og hvordan fiskerne i denne konstruksjonsprosessen forholdt seg til faren for forlis. Jeg mener videre at disse strategiene var nært knyttet til det konkrete landskapet, samtidig som det kan sees som representasjoner av landskapet. Det blir derfor interessant å spørre om:

#### **b) Finnes det en indre sammenheng mellom båtens utforming, formidling av praksis og kunnskap, ritualer, symbol/språkbruk og forståelsen av landskapet?**

Hva var viktig å gjøre, hvilken kunnskap ble det fokusert på og hvilke ritualer var viktige? Hvordan ble landskapet på denne måten ordnet og gitt mening?

Videre skal jeg ta for meg:

#### **c) På hvilken måte konstruerte fiskerne båtens rom i praksis, og hvordan stod dette i relasjon til fortellinger og symboldannelse? I denne romlige konstruksjonen, hvordan kommer nordlandsbåtens romlige grense til syne?**

Til slutt ønsker jeg å se på:

**2. Endringer:** Hva hadde fiskernes strategier mot fare å si i forhold til overgangen til listerbåt og sneiseil? Hvilke faktorer bremsset denne overgangen, og hva tenkte de selv om dette?

##### **1.1.1. Begrepsavklaring – strategi, fare og risiko**

Strategi som begrep har opprinnelse i den militære verdenen, og den moderne forståelsen av strategi er: *...in warfare, the science or art of employing all the military, economic, political, and other resources of a nation to achieve the objects of war*.<sup>13</sup>

Strategi blir videre beskrevet som bruken *...of battles to win war*, mens taktikk *...is concerned primarily with the use of troops and equipment to win battles*.<sup>14</sup> Jeg vil ikke bruke dette skillet på noen annen måte enn at det i kulturen kan sees mange enkelthandlinger som kan forstås som taktikk, mens jeg i denne sammenhengen forsøker å sette mange enkeltsider og handlinger sammen for å få øye på de kulturelle hovedstrategiene mot fare.

<sup>13</sup> The New Encyclopædia Britannica 2002:305

<sup>14</sup> The New Encyclopædia Britannica 2002:305



Jeg har ikke til hensikt å stille opp fiskerne og naturkreftene som motstandere på en slagmark, men vil benytte begrepet i en mer overført betydning.

Jeg mener at man ved å studere ulike nivå av kulturen kan finne ulike former for strategier mot fare, og disse strategiene kan være en bevisst *plan* - en overordnet plan for hvordan man skal handle i forhold til fare. En strategi kan også komme til syne som en *manøver* (- en krigslist) altså en del av en strategi hvor man omgår faren med konkrete handlinger. Strategi kan også være en *holdning*, det perspektivet man ser omgivelsene i. For eksempel holdningen til det å ferdes på havet hvor det fremkommer en utgangsposisjon som man kulturelt har overfor landskap eller natur.<sup>15</sup> Det er også mulig å se strategi som *adferdsmønster* som både kan være et resultat av bevisste intensjoner i forhold til fare, eller det kan ha utviklet seg et ubevisst atferdsmønster i mangel av intensjoner.<sup>16</sup>

Å leve i et moderne samfunn er ifølge Giddens å leve i ... *an environment of chance and risk, the inevitable concomitants of a system geared to the domination of nature and the reflexive making of history - within limits which, as far as possible, are regulated by risk assessment.*<sup>17</sup>

Det tradisjonelle samfunnet blir her satt i opposisjon til det moderne med et preg av folketro, skjebne, magi og fatalisme. Det moderne representerer dermed motsatsen, rasjonalitet og vitenskap. Imidlertid er det et unyttig skille når man skal forholde seg til tradisjonell kunnskap (som jeg skal komme tilbake til i kapittel 2.2.). Selv om det tradisjonelle samfunnet var sterkere preget av normer (hvis det var slik), mener jeg at også fortidens mennesker foretok vurderinger og valg knyttet til den faren de utsatte seg for. Disse valgene kommer riktignok ikke alltid frem, eller de kommer ikke frem tydelig nok. Dette har særlig Pierre Bourdieu vært en talsmann for i *Le sens pratique*,<sup>18</sup> hvor han viser at det er stor forskjell mellom regler og praktisk sans. Bourdieu beskriver den praktiske sans som ...*en væren i verden hinsides refleksjon og kontroll, en intensjonsløs intentionalitet der konstituerer verden som meningsfylt og bevirker, at agentene reagerer spontant riktig uten at behøve at*

<sup>15</sup> Se Hegge 1993

<sup>16</sup> Fivelsdal og Bakken 1992:221

<sup>17</sup> Giddens 1991:109

<sup>18</sup> Hos Andersen og Kaspersen 2001:345, se også Bourdieu 1977

*analysere situasjonen og bevidst velge mellom forskjellige handlingsalternativer.*<sup>19</sup> Jeg mener at det også kan ligge intensjoner til grunn for en del av den praktiske sans, og at en del av den kunnskapen som ofte blir kalt for taust, ikke nødvendigvis er taust. Den er bare ikke *uttalt* eller formidlet på en kjent måte. Jeg vil dermed hevde at en del såkalt taust kunnskap kan forstås som bevisste handlinger og strategier som fiskerne benyttet mot fare.

Dette bringer meg til begreper som *strategisk handling, kommunikativ handling, normhandling og rasjonell handling*. Innenfor samfunnsteori har Jürgen Habermas beskrevet strategisk handling som ...*resultatorientert eller teleologisk handling*. Det vil si en handling ut fra såkalte ...*egocentrisk formålsrationelle beregninger over, hvilke handlinger, der bedst oppfyller på forhånd fastsatte mål.*<sup>20</sup> Habermas snakker så om kommunikativ handling som er en ...*forståelsesorientert handling, dvs. handling ud fra konsensus om definitioner af situationer, der hviler på fælles anerkendelse af gyldighed af opfattelser af omverdenen, af sociale normer og af de enkelte personers identiteter.*<sup>21</sup>

En annen type rasjonell handling beskrives innenfor retningen "rational choice".<sup>22</sup> Her skilles det mellom rasjonell handling og normhandling hvor rasjonell handling ...*impliserer som et minimum konsistent, fremtidsorientert og instrumentelt effektiv handling*. Dette bygger på *valghandlingsteorien* som forutsetter at aktøren *optimerer* eller *maksimerer* nytte. Det vil si at aktøren ...*ud over at skaffe sig oversigt over mulige handlingsalternativer også beregner fordele og ulemper ved de forskjellige handlingsalternativer og vælger det mest lønsomme alternativ.*<sup>23</sup> "Rational choice"-retningen har normhandlinger som motsetning til rasjonell handling, noe de definerer som: *Handlinger hvor aktørene ikke er orientert mot konsekvenserne af deres handlinger, men mod sociale regler og værdier for deres egen skyld.*<sup>24</sup>

Selv om fiskerne vokste opp i et tradisjonelt samfunn og kunnskapen ble formidlet gjennom normer og tradisjon, var det ikke ensbetydende med at de ikke var i stand til å vurdere

<sup>19</sup> Andersen og Kaspersen 2001:344

<sup>20</sup> Andersen og Kaspersen 2001:381

<sup>21</sup> Andersen og Kaspersen 2001:381

<sup>22</sup> Andersen og Kaspersen 2001:381, en samlebetegnelse på samfunnsvitenskaplig teori som er inspirert av økonomi.

<sup>23</sup> Andersen og Kaspersen 2001:234



konsekvensene av sine handlinger på sjøen. "Rational choice"-retningen synes å ha fått være med på å skille det tradisjonelle samfunnet fra det moderne ved at normhandlingene bare er preget av sosiale regler og verdier "for deres egen skyld". Dette er å redusere all fortidig handling og kunnskap til blinde normhandlinger uten rasjonell tilknytning til omverdenen. Ved å kombinere Habermas kommunikative handlingsbegrep og begrepene rasjonell og normativ handling, vil jeg stå igjen med et handlingsbegrep som både innehar et bevisst og et ubevisst aspekt. Jeg velger å være åpen for at det fantes handlinger som ble vurdert ut fra deres instrumentelle effektivitet, med den hensikt at de skulle beskytte mot fare og forhindre død, og handlinger som ubevisst forholdt seg til det farlige ved hjelp av normer og tradisjon. Fiskerne i min fremstilling gis dermed mulighet til både å kunne vurdere sine handlingers fordeler og ulemper og samtidig være preget av sin kulturs normer og tradisjoner.

Begrepet fare må imidlertid sees fra 1800-tallets fiskeres oppfatning av havet, hva som ble ansett som farlig og i relasjon til de idealer og den praksis som var knyttet til kunnskapsstatusen ved å være fisker. Jeg vil se på de mange ulike tiltak som ble benyttet for å markere fare, rette oppmerksomheten mot fare og forsvare seg mot det farlige. Dette kunne skje både på et bevisst og et ubevisst plan.

## 1.2. Båt og fiske - en temamessig og geografisk avgrensing

Nordlandsbåten hadde utbredelse fra Folla i Nord-Trøndelag, langs hele kysten nordover og helt øst til Varanger i Finnmark. Båten var dermed den båttypen med størst geografisk utbredelse i kyst-Norge.<sup>25</sup> Det er først og fremst dette som har bestemt mitt geografiske område. Dermed står jeg med hele Nord-Norge som fartsområde, og verken til lands eller til vanns kan dette området betegnes som ensartet. Det sier seg selv at det er for stort til å gi et fyllestgjørende bilde av de variasjoner vi vet eksisterte innenfor Nord-Norge som region, både økonomisk, utviklingsmessig og befolkningsmessig. Den multikulturelle sammensetningen med samer, kvener og nordmenn gjør utvalget vanskelig. Bosetningen og defineringen av de etniske gruppene er ikke den samme i dag som på 1800-tallet. Det er muligheter for at det eksisterte ulikheter i ulike geografiske områder og innenfor de etniske gruppene i benyttelsen av båten, innenfor redskapsbruk og i praksis for deltakelse av hjemmefiske og sesongfiske. Åsa Elstad har i sin doktorgrad vist hvor stor forskjell det kunne være mellom

<sup>24</sup> Andersen og Kaspersen 2001:234

nabokommunene Bø og Hadsel innenfor den fiskerimessige utviklinga.<sup>26</sup> Det ville også vært svært interessant å gjøre en komparativ undersøkelse av mulige ulikheter mellom folkegruppene. Når jeg likevel beholder et så bredt utgangspunkt er det fordi det deltok fiskere fra hele Nord-Norge i Lofotfisket. For å få en bedre dekning av den nordlige delen av regionen har jeg foretatt et nærmere studium av vinterfisket i Nord-Troms, hvor Breivika på Sørøya var det viktigste fiskeværet. Jeg har valgt å konsentrere meg om det som knyttet den nordnorske kystbefolkningen sammen, nemlig båten, som representerte en felles teknologi. Båten ble i denne perioden bygget og brukt av alle etniske grupper, og dermed er båten et sammenbindende ledd til en felles kultursfære. Det betyr ikke at det ikke fantes forskjeller, og at alle benyttet båten helt identisk. Selv om det ikke omfatter alle representativt sett, velger jeg å forholde meg til et utvalg hvor jeg forutsetter at det eksisterte et minimum av felles kunnskap og praksis mellom de etniske gruppene. Dette fellesskapet knytter jeg til vinterfisket, hovedsakelig i Lofoten og Breivika, hvor det deltok folk fra alle etniske grupper.<sup>27</sup>

Fra 1980-tallet har det vært en del debatt knyttet til kunnskap, etnisitet og tradisjon. Clifford Gertz' *Local Knowledge*<sup>28</sup> var i så måte en inspirasjonskilde. I tidsskriftet *Diedut*, utgitt av Nordisk Samisk Institutt, blir tradisjonell samisk kunnskap debattert i lys av forskning.<sup>29</sup> Jeg har ikke forsøkt å definere kunnskap knyttet til etnisitet, men kunnskap knyttet til en tradisjonell båttype, sted, rom og fare. Jeg tar utgangspunkt i at praksisen er noenlunde felles, mest fordi det er skrevet lite om emnet, og fordi det har vært vanskelig å finne lett tilgjengelig kildemateriale for alle tre gruppene. Faren er til stede for at enkelte betraktninger blir for generelle, noe som ikke kommer av at jeg ikke finner det interessant, men fordi det ikke har vært mulig tids-, plass- og ressursmessig.

Lofotfiskets særstilling er først og fremst knyttet til mengden mennesker som var samlet til skreifisket og den mengden fisk som ble landet. Fiske etter skrei ble også drevet andre steder, og Lofoten var ikke en farligere plass enn andre - snarere tvert i mot. Nærheten til fiskefeltene

<sup>25</sup> Eldjarn/Godal 1990:13, bind 2

<sup>26</sup> Elstad 2002

<sup>27</sup> Se blant andre Solhaug 1976:267-279, Minde 2000:28,74-78, Kolsrud 1991. Det er dokumentert av disse at det ble drevet fiske av alle etniske folkegrupper, om ikke alle deltok til alle tider akkurat i Lofoten og Breivika

<sup>28</sup> Geertz 1983

<sup>29</sup> Lasko 1993



gjorde dette farvannet tryggere enn for eksempel yttersida av Senja, Vesterålen og Vest-Finnmark. Generelt kan man si at farvannene på yttersidene og rundt utværene var mer krevende å fiske i. Breivika på Sørøya med LoppHAVET som fartsområde er dermed ikke mindre aktuell i forhold til utfordringer og krav til fiskerne. Jeg tar videre utgangspunkt i at det eksisterte en viss grad av utveksling av kunnskap og tradisjon under sesongfiskeriene. Selv om fiskere kom fra ulike steder og etniske grupper, var det stor sannsynlighet for at de praktiserte fiske på en noenlunde felles måte. I perioden 1850-1900 samlet det seg opp til 30 000 fiskere i Lofoten,<sup>30</sup> og i Breivika rundt 900 på det meste.<sup>31</sup> Gjennom sesongen som ofte varte fra januar til april, fisket folk i det samme område, med den samme båttypen og det kunne ikke ha vært til å unngå at de observerte og lærte av hverandre.

Vinterfiskets status gjør det også spesielt aktuelt for analyse. Å fiske og å dra på fiske er ikke det samme i dag, og var det ikke på 1800-tallet heller. Skillet mellom hjemmefiske og sesongfiske beskrives av presten Ivar Heltzen på følgende måte: *Dette almindelig, meget yndede, Fiskerie i Nordland, er saa meget agtet, at en Karl ei kan ansees som fuldkommen Søemand, naar han ei haver været i Lofoten nogle Aar.*<sup>32</sup> Det er imidlertid ikke noen grunn til at deltakelse i Breivikfisket ikke skulle ha gitt den samme status. Selv om Lofoten og Nord-Troms er de geografisk utvalgte områdene er det ferden dit - det å være underveis i leia eller på feltet - som er den geografiske rammen. Årstiden og ferdssveien med mye mørke og mulighet for hyppige uvær var den store utfordringen for høvedsmann og mannskap. Gjennom muntlig overføring og erfaring bygget fiskerne opp kompetanse og kjennskap til leia og ferdsel på havet. Det var en lang og variert kyststrekning, og alle var ikke kjent overalt. Jekteskipperne var de som dro lengst og hadde den lengste leia å kunne. Men mange fiskere hadde også lang vei når de skulle til Lofoten eller Finnmarka. Underveis i leia eksisterte det en dynamikk i begrepsdannelsen med klar forståelse av innaskjærs og uttaskjærs, innersida og yttersida, flo, fjære, storsjya og småsjya som forteller om et dynamisk landskap i stadig endring. Navn på steder var faste holdepunkter i denne verdenen av variasjon. Disse navnene må settes inn i en sammenheng med kjennskap og erfaring for at de skal få noen mening. Å kunne leia var knyttet til å ha vært der - erfart noe, og fiskernes kunnskapsverden handlet om å være vant. Dette gjaldt selvfølgelig også ferdselen på havet - å kunne ro og seile.

<sup>30</sup> Solhaug 1976:309, tabell 19

<sup>31</sup> Solhaug 1976:267

<sup>32</sup> Heltzen 1981:245

Dette var hovedsaklig mannens verden, selv om det også finnes eksempler på kvinner som drev fiske på den tiden. Oppgaven vil derfor dreie seg om å bli vant som en del av det å bli mann. Kvinnenes rolle i kystsamfunnet var betydelig, og de var helt klart en forutsetning for gjennomføringa av fisket med den enorme produksjonen av mat og klær.<sup>33</sup> Ikke mindre viktig var deres del av den muntlige tradisjonsformidlingen om hendelser, og ikke minst oppmerksomheten som var rettet mot å tolke vær og værtegn. Dermed har de en kulturell betydning som ikke bør underslås. Likevel vil ikke de få komme til orde fordi det er gjennom perspektivet til mannfolkene og guttene som var med for første gang vi skal nærme oss denne kulturens tradisjon og kunnskap.

### 1.3. Oppgavens form

I kapittel 2 tar jeg for meg det teoretiske rammeverket, kildematerialet og den metodiske fremgangsmåten. I kapittel 3 tar jeg for meg nordlandsbåtens teknologisk/historiske utvikling med nordlandsbåtereformen i sentrum. Ut fra denne endringen drøfter jeg strategier i båten i brudd og kontinuitet, og jeg ser på hvilke krav som ble stilt til en god båt. I kapittel 4 er det landskapet som danner rammen. Ferden fra heimhavna til der hvor vinterfisket foregikk var preget av ulike faser. Den første fasen var forberedelsene både praktisk og mentalt. Skårungen skulle bli med for første gang, ulike forberedelsesritualer ble foretatt. Så kom det til en overgangsfase fra land til hav med utsetting av båten hvor det ble gjennomført spesielle ritualer, og språket fikk en særlig oppmerksomhet. Avreisen representerte en ny fase - å være underveis hvor seilingsleia og kunnskapen til det å finne frem stod sentralt. Den siste fasen i dette kapitlet er å vende tilbake til havn. I de ulike fasene er ulike steder i fokus på ulike måter, med ulik praksis, menings- og symboldannelse knyttet til disse stedene. I kapittel 5 er det båtens rom som konstrueres i praksis. Båtens indre struktur skulle opprettes ved rollefordeling. Underveis skulle vær og vind vurderes og samspillet mellom båt, mannskap og de ytre kreftene skapte dette rommet underveis. Ved å fokusere på det forventede praksisrommet skal vi nærme oss yttergrensene og se på de strategier og manøvrer som ble benyttet for å unngå forlis, og hvilke de benyttet når forliset var et faktum. I kapittel 6 skal jeg se på hva fiskerne selv mente var hovedårsaken til forlis, og hvilke motforestillinger de hadde

<sup>33</sup> Se for eksempel Elstad 1990, Lightfoot 1991, Sundbø 1988



mot å gå over til sneiseilrigg og listerbåt. I kapittel 7 skal jeg oppsummere nordnorske fiskeres strategier mot fare og grenseforståelse mellom praksis og symbol 1830-1900.

## 2. Kulturteori, kilder og metode

Dette kapitlet danner en teoretisk og metodisk ramme for resten av oppgaven. Selv om teorien har en klar praktisk funksjon er den også klart motivert av de vitenskapsteoretiske utfordringene postmodernismen har brakt på banen. Det problematiske forholdet mellom språk og virkelighet, her da særlig den fortidige virkelighet, har vært viktig for meg. Med mitt mangslungne kildemateriale og ulike mål for analysen har jeg funnet det nødvendig å avklare mange begreper og sette dem i forhold til de ulike analysenivåene. Jeg har valgt å ta utgangspunkt i kulturbegrepet som jeg drøfter i forhold til ny kulturhistorie og forståelse av kultur innefra eller utenfra.<sup>34</sup> Deretter går jeg inn på kildematerialet og de ulike metodiske grepene jeg har valgt. Språket har på alle nivå vært en utfordring i arbeidet med oppgaven, både i forhold til kildematerialet og min egen språkbruk. I denne postmoderne konteksten har det gitt meg mer hodebry enn forventet, men her presenteres den plattformen jeg etter hvert kom frem til.<sup>35</sup>

### 2.1. Kultur som tekst, handling og gjenstand?

Innfallsvinkelen til oppgaven ble etter mye hodebry til en studie av kultur. Jeg valgte da å se kultur som tekst og den mye benyttede antropologen Clifford Geertz ble en viktig inspirator. Han er kjent for den *interpretative antropologien* som analyserer kultur i et tekstlig perspektiv ved hjelp av tegn, symboler, språk og fortellinger.<sup>36</sup> Dette plasserte meg innenfor sjangeren ny kulturhistorie med fokus rettet mot meningssida av kulturen.<sup>37</sup> Geertz tar utgangspunkt i en semiotisk kulturforståelse hvor han sier med Max Weber *...that man is an animal suspended in webs of significance he himself has spun*, og forstår kultur som *...those webs*.<sup>38</sup> Geertz fortolkende utgangspunkt syntes å passe mitt prosjekt godt. Etter hvert viste det seg likevel å by på problemer. Geertz interpretative antropologi fungerte ikke i forhold til å benytte *båten*, en gjenstand, som kilde og ramme for oppgaven. Det vanlige innenfor ny kulturhistorie ville være å betrakte gjenstanden som symbol for sosial kommunikasjon eller lignende. Båtens

<sup>34</sup> For begrepet ny kulturhistorie se for eksempel Christiansen 2000, Sandmo 1999, Iggers 1997

<sup>35</sup> Med postmoderne kontekst tenker jeg først og fremst på den lingvistiske vendingen, beskrevet blant annet av de ovenstående forfatterne, Kjeldstadli 1997, Kaldal 2002 og mange fler

<sup>36</sup> Hos Kaldal 2002:37

<sup>37</sup> Geertz 1993:5

<sup>38</sup> Geertz 1993:5



symbolske funksjon ville stå i sentrum. Dette utelukket viktige sider ved båten funksjon og skapte en distanse til aktørene som jeg ikke ønsket.

En som har berørt denne problematikken er etnologen Terje Planke. Han kritiserer Geertz nettopp fordi han mener den fenomenologiske tekstfortolkningen ofte retter et for stort fokus mot den symbolske siden av kulturen og dermed ikke tar tilstrekkelig hensyn til den funksjonelle og instrumentelle siden av kulturen.<sup>39</sup> Geertz tar utgangspunkt i kultur som *...shared ideas and meaning*,<sup>40</sup> hvor han mener at *...cultural meanings are public, and transcend their realisation in individual minds. A code for communicating exists in a sense that transcends individual's knowledge of it.*<sup>41</sup> Geertz betrakter dermed kultur som et ytre sammenhengende hele som eksisterer ut over det enkelte individets kunnskap om den. Kulturelle symboler *...exists in a sense that transcends individuals knowing it, performing it, or printing the score.*<sup>42</sup> Dette gjør det mulig å studere felles symboler og tegn utenfra og ikke kun eksisterende inne i hodene til folk.<sup>43</sup> Men ved å se båten som et kulturelt symbol, og dermed noe annet enn en funksjonell gjenstand, vil viktige funksjonelle sider ved båten bli tildekket. Den tekstliggjørende sjangeren vil holde meg på et ytre lesbart symbolnivå, ikke på et praktisk funksjonelt nivå med konkrete tekniske argumenter. Planke tar et annet utgangspunkt enn Geertz og ser kultur som fordelt og noe som kommer *til uttrykk mellom mennesker.*<sup>44</sup> Hovedproblemet syntes å ligge i skillet mellom kultur som *ide* og kultur som *materiell og praksis*. Ved å skille mellom *...patterns for behavior and patterns of behavior*<sup>45</sup> og bare konsentrere seg om kultur som noe mennesker lærer, ikke hva de gjør eller lager, gjør det vanskelig å benytte gjenstanden som kilde. Jeg ønsket å studere båten som ramme, arena og kilde for handling og mener at kultur som offentlig og kultur som fordelt ikke nødvendigvis står i motsetning til hverandre. Jeg mener dermed at kultur kan studeres både fra et individuelt individståsted og samtidig knyttes til kollektive symboler. Jeg finner det interessant å se hva symboler kan bety mellom enkeltindivider, internt i en større gruppe (som fiskere på 1800-tallet) og hvordan jeg kan lese og fortolke dem utenfra. Et rent innenfra perspektiv er imidlertid uopnåelig, men det er ikke umulig å nærme seg handlingsnivået til

<sup>39</sup> Planke 1999:44-45

<sup>40</sup> Keesing 1981:70

<sup>41</sup> Keesing 1981:70

<sup>42</sup> Keesing 1981:70

<sup>43</sup> Se Keesing 1981:70

<sup>44</sup> Planke 1999:45

aktørene. Aktørenes handlingsnivå vil åpne opp for mer instrumentelle hensikter og ikke bare de meningsfylte.<sup>46</sup> Men for meg er både aktørene og deres handlingstradisjon ikke lenger levende. Jeg valgte derfor å støtte meg til den etnologiske fagtradisjonen hvor kultur også blir sett som *...sosial atferd og materielle gjenstander.*<sup>47</sup> Her kan kultur fremstå også *...konkretisert i atferd eller materialisert form,*<sup>48</sup> og med en nær kobling mellom gjenstand og kunnskap.<sup>49</sup> Dette gav meg et godt utgangspunkt for å se båten både som representant for det idemessige, og *i sammenheng* med den materielle siden av kulturen. Dermed tar jeg utgangspunkt i ideer og læring, men ideene kan sees som materialiserte i gjenstanden hvor kultur dermed også kan studeres. Dette gir meg mulighet til å benytte båten som kilde til *kunnskapsforståelse* og lete etter kulturelle strategier *i båten*. Disse strategiene kunne fungert både bevisst og ubevisst. Selv om den materielle kulturen kan være et taust felt, kan det i materiell kultur også legges inn bevisste og instrumentelle hensikter, selv om Olsen (og Bourdieu) mener at de som oftest inngår i en "stille" samtale.<sup>50</sup> Denne "samtalen" trenger ikke være så taus som det har vært vanlig å tenke. (Dette vil jeg utdype nærmere i delkapittel 2.2.1)

Jeg har valgt å benytte båten i praksis som kilde og arena for å studere *handling*. Båter bygd og benyttet innenfor 1800-tallets tradisjon er å finne godt bevart. Det finnes også en omfattende nybygging som kan kalles rekonstruksjon eller nykonstruksjon alt etter hva man tenker om slikt. Likevel er dette båter med stor grad av likhet med de gamle. Selv om det meste av materialet knyttet til bygge- og brukstradisjonen for nordlandsbåten er å finne som tekst, betyr det ikke at gjenstander ikke kan fortolkes gjennom praksis. Denne fortolkningen har jeg gjort innenfor en brukstradisjon i min samtid. Det går an å se den moderne bruken av råseilsbåter som en form for nyfortolkning. Det eksisterer flere miljøer i Norge hvor råseilsbåter er i bruk i dag.<sup>51</sup> Her kan vi snakke om å konstruere en brukstradisjon bygd på fragmenter fra den tidligere tradisjonelle bruken med en stadig nyfortolkning av båten i praksis.<sup>52</sup> Ut fra henvisninger til dette miljøet og mine egne erfaringer har jeg valgt å benytte en perspektivforfølging som tar utgangspunkt i at hver handling foregår *...overfor noe eller*

<sup>45</sup> Keesing 1981:68

<sup>46</sup> Planke 1999:45-47, og prøveforelesing doktordisputas høsten 2001, upubl.

<sup>47</sup> Kjeldstadli 1992:79

<sup>48</sup> Klepp 1980:195

<sup>49</sup> Pedersen 1999:25

<sup>50</sup> Olsen 1997:217

<sup>51</sup> Smedholmen Kyst- og naturlivsskule, Fosen Folkehøgskole, Lofoten Folkehøgskole og Arctandria Kystlag m.flere, min tilknytning til disse se kapittel 2.2.



noen.<sup>53</sup> Planke har valgt å fokusere på aktørens *relasjon* til egen handling og aktørens hensikt fordi han mener aktørene posisjonerer seg i handlingen og at det i handlingene finnes relasjoner.<sup>54</sup> Jeg velger å fokusere på tre nivå hvor jeg benytter denne relasjonstenkningen: Det første nivået er å studere nordlandsbåten som **en teknisk gjenstand** som ble bygd etter båtbyggernes og fiskernes **intensjoner**. Det neste nivået er å studere relasjonen mellom båtens intensjon og aktørenes måte **å bruke båten på**. Ved å se på hvilken måte fiskerne benyttet båten **i landskapet** og i forhold til **de krefter** og utfordringer landskapet bød på, vil denne relasjonen komme til syne. Dette vil jeg studere ved å ta i bruk nordlandsbåten i praksis, det vil si å se hvordan båten fungerer i forhold til sjø og vind. Dette kan jeg forholde til kilder som kan si noe om den praksisen fiskerne hadde. Det neste er å studere symboler og tegn i *relasjon* til **båt** som teknologisk gjenstand og fiskernes praksis dvs. **handling**.

Jeg mener dermed det er mulig å studere kultur både på et symbolsk og et konkret nivå, og finner det interessant å fokusere på forholdet mellom disse to nivåene. Jeg tar dermed utgangspunkt i båtens konkrete funksjonsnivå og benytter båten som interpretant, det vil si lesekode. Ifølge Eco avspeiler ikke kulturelle tegn og symboler et bakenforliggende system direkte, og kan derfor ikke oversettes på en entydig og mekanisk måte.<sup>55</sup> Båten som funksjonell gjenstand vil dermed være utgangspunktet for fortolkning av tegn, symboler og mening i denne oppgaven. Dermed åpner jeg opp for at det kan være en nær sammenheng mellom den materielle og den immaterielle siden av kulturen. Folkloristene har tradisjonelt ivaretatt den immaterielle siden av såkalt folkelig kultur, det vil si *...vanlige menneskers kultur og historie, slik dette kommer til uttrykk gjennom blant annet skikker, trosforestillinger og ulike former for folkelig diktning*.<sup>56</sup> Deres faglige styrke er en utstrakt kjennskap til fortellinger og analyser av narrative konstruksjoner. For meg har Svale Solheim vært en vesentlig inspirator med sitt forsvar for *...at folket handlet rasjonelt og vettig*,<sup>57</sup> innenfor sin kulturkontekst. Folkloristene har i de siste tiårene ved siden av å være opptatt av meningsaspektet og fortolkningen av det folkloristiske materialet, utvidet interessen til

<sup>52</sup> Jeg skal redegjøre for mulige feilkilder i kapittel 2.2.

<sup>53</sup> Planke 1999:49

<sup>54</sup> Planke 1999:49

<sup>55</sup> Hos Kittang 1984:273-274

<sup>56</sup> Aukrust og Eriksen 1999:3

<sup>57</sup> Hauan 1999:35

informantene, konteksten og framføringssituasjonen.<sup>58</sup> Det er imidlertid ikke vanlig å følge opp Solheims kobling mellom fortellermateriale og farlige steder.<sup>59</sup> Ved å knytte fortellingenes fortolkning og mening til konkret kunnskap ønsker jeg å finne ut *...hvilke krefter meningen frigjør og hvilke konsekvenser mening/ betydning av folklore*,<sup>60</sup> hadde for 1800-tallets fiskere. Dette perspektivet gir meg et godt utgangspunkt for å knytte fortellinger til den materielle virkeligheten (båt og handling) og gjøre en analyse av disse ulike kulturuttrykkene i en sammenheng. For å finne sammenhengen mellom de ulike kildene eller kulturuttrykkene gjenstand, språkbruk, fortellinger og praksis benytter jeg Henri Lefebvres romteori.<sup>61</sup> Lefebvre har delt den romlige konstruksjonsprosessen inn i tre elementer: romlig praksis, diskursive representasjoner av rom og romlige representasjoner. Med et praksisontologisk utgangspunkt mener han praksis eksisterer før rom.<sup>62</sup> Konstruksjonen av rommet foregår ifølge Lefebvre som en trefoldig dialektisk prosess hvor tre ulike nivåene speiler seg gjensidig i hverandre kontinuerlig.<sup>63</sup>

**Romlig praksis som** innbefatter alle aktiviteter fra individuelle rutiner til konstruksjon av sted for et bestemt formål. Her snakker jeg om nordlandsbåtens rom på havet - når man kunne være der - ikke et rom som var tillagt mening på avstand uten erfaring og kjennskap. Her foregikk praksis og menneskers væren i verden i det konkrete rom.<sup>64</sup> Havet var et sted/rom som det ikke alltid gikk an å være i, en romlig sammenheng man gikk inn og ut av. Det var visse forutsetninger som måtte være til stede for at fiskerne skulle kunne ferdes der. De definerte kriterier og de hadde en oppfatning av rommets grenser. Det neste nivået var de **diskursive representasjoner av rom**. Diskursen er ifølge filosofen og kulturhistorikeren Michel Foucault: *Talemåtar, som er institusjonaliserte i et samfunn, eller som på ulikt vis regulerer og styrer det sosiale og kulturelle livet til folk. Diskursane er ikkje folks tankar, men tankane sine manifiseringar og praksis, som følgjer bestemte reglar og mønster*.<sup>65</sup> Her kunne jeg plassere systemet for lesing, her ble kunnskapen organisert - Disse mønstrene kunne være måter kunnskap ble formidlet på til de nye generasjonene - selve tradisjonssystemet. Det siste

<sup>58</sup> Hauan 1999:38

<sup>59</sup> Hodne 2000:23

<sup>60</sup> Hauan 1999:38

<sup>61</sup> Lefebvre 1991 hovedsaklig i Shields 1999 og Fosso 2000 sine fremstillinger. Lefebvres romteori er omfattende og jeg har ikke funnet det mulig å ta stilling til hele denne teorien.

<sup>62</sup> Fosso 2000:46, Shields 1999:160-170

<sup>63</sup> Fosso 2000:46, Shields 1999:160-170

<sup>64</sup> Fosso 2000:47, Shields 1999:160-170



nivået til Lefebvre er **romlige representasjoner** som beskrives rommets symbolske og metaforiske uttrykk. Det er det levde rom slik det kan komme til uttrykk i tekster for eksempel fortellinger, beretninger osv. Dette gir meg mulighet til å gi de ulike kildene en "leseretning" – fra praksis mot symbol, samtidig som hvert nivå kontinuerlig speiler de andre.

Jeg forsøker dermed å kombinere Geertz brede beskrivelse<sup>66</sup> kombinert med deler av Lefebvres romteori. Jeg benytter videre kilder i tekst som nødvendigvis får et utenfra perspektiv, men søker å nærme meg aktørene gjennom å fokusere på konkret handling i det materielle rom. Den romlige konstruksjonsprosessen Lefebvre beskriver ivaretar både det materielle og det immaterielle hvor jeg tar utgangspunkt i båten som konkret gjenstand, konkrete handlinger i båten i et konkret landskap og relaterer dette til språk, ritualer og symboldannelse. Jeg mener at det slik går an å studere kultur både som felles overordnet verdi/idesystem som kan sees utenfra på et forskningsnivå og kombinere dette med et praktisk handlingsorientert aktørnivå.

## 2.2. Kilder fra ulike diskurser - metoder og kildekritikk

Innsamlingen av kildemateriale har stort sett foregått etter Askeladdens "jeg fant, jeg fant" prinsipp og er inspirert av Carlo Ginzburgs "spor- paradigme".<sup>67</sup> Jeg har vist at jeg ønsker å benytte gjenstand, handling, fortelling, språk og symbolbruk som kilder. Disse kildene har vært vanlig å benytte innenfor ulike fagfelt, men innenfor ny kulturhistorie har det blitt mer vanlig å benytte dem i sammenheng. Språket er en viktig del av disse kildene, siden en god del av dem er skriftlige kilder. Selv om dette består av fragmenter ønsker jeg at de ulike kildetyperne og fragmentene skal "tale" sammen. For å få dette til å fungere har diskursbegrepet blitt et viktig hjelpemiddel.

Jeg tar utgangspunkt i språket som hendelse, – den muntlige språksituasjonen slik vi møter den i dagliglivet hvor ulike tema og brokker kan dukke opp og henvises til. I denne språksammenhengen forstår vi stort sett hva samtalen dreier seg om, men når dette blir tatt ut av sin sammenheng kan samtalen synes merkeverdig. Først og fremst fordi det ikke er lyd og kroppslig mimikk knyttet til disse brokkene, noe som ville fremhevet meningen. Den

<sup>65</sup> Hos Kaldal 2002:46

<sup>66</sup> Geertz 1993

<sup>67</sup> Ginzburg 1988:27-35, Ginzburg 1999:78-110, Borgos 1993:7-20 hvor han benytter Ginzburgs sporparadigme

språklige hendelsen i fortiden er forbi og finnes kun frosset som tekst og fragmenter.<sup>68</sup> Mye av den postmoderne debatten har fokusert på at språket konstituerer verden, mens jeg har valgt å ha et mer kroppslig fokus. For meg kan språket også benyttes som formidler av indre erkjennelse, kunnskap og kommunikasjon, selv om jeg ikke tar avstand til at det også konstituerer utgangspunktet for erkjennelse, kunnskap og kommunikasjon. Jeg velger likevel å se det kroppslige og den konkrete væren i verden som en basis for språket, noe som åpner for at språket kan være et *redskap* som kan vise til og uttrykke kunnskap og erkjennelse slik Planke har forfektet i sin doktorgradsavhandling 2001.<sup>69</sup> Kunnskap finnes dermed ikke i *redskapen*, men kan uttrykkes *gjennom* det.<sup>70</sup> Når jeg så vil nærme meg fiskernes språk på 1800-tallet leter jeg etter den diskurs språket foregikk innenfor, hvor diskurs her er *...en betydningsramme*. Det er først og fremst kunnskapsdiskursen jeg ønsker å lese kildene gjennom og jeg mener aktører innenfor en felles kunnskapsdiskurs vil ha fellesspråklige referanser med en noenlunde felles forståelse av språket.<sup>71</sup> Jeg er dermed ikke så opptatt av hvordan *språket* styrer handlingene, men mer hvordan *aktøren* styrer *språket*. Aktørene befinner seg i en språksammenheng hvor det eksisterer et *...mindstemål af regelstyret intersubjektivitet*.<sup>72</sup> Jeg er ute etter kilder som språklig står i sammenheng med den materielle virkelighet.<sup>73</sup> Kildene er samlet inn fordi jeg mener at de til sammen kan danne et riss av et kulturelt skjema<sup>74</sup> hvor det i en romlig konstruksjonsprosess fremstår som elementer i denne prosessen. For å benytte kildene til å beskrive fortidig kunnskap må jeg forholde meg til hvordan denne kunnskapen kunne komme til uttrykk og at dette kan skille seg fra vår tids uttrykksformer. Fiskernes kunnskapsdiskurs var preget av datidens *...historisk og kulturelt givne regler, som styrer samtaleprocedures innhold og form*.<sup>75</sup> Dette omfatter *...kjeder av utsagn, institutionaliserte fremstillings-procedurer (praktikker) samt de historisk og kulturelt givne regler, som styrer samtale-procedures innhold og form*.<sup>76</sup> Kildematerialet er hver for seg preget av å ha blitt behandlet av ulike fagretninger og er i første omgang svært sprikende. Sett i denne teoretiske sammenhengen kan disse kildene likevel danne et omriss hvor ulike strategier mot fare er å finne. Jeg vil hevde at hovedgrunnen til at dette materialet

<sup>68</sup> Se for eksempel Ricoeur 1979:137-158

<sup>69</sup> Planke 2001, han bygger først og fremst på Polyani 2000 i denne sammenhengen

<sup>70</sup> Planke 2001:10

<sup>71</sup> Laclau & Mouffe hos Andersen og Kaspersen 2001:193

<sup>72</sup> Laclau & Mouffe hos Andersen og Kaspersen 2001:182

<sup>73</sup> Laclau & Mouffe hos Andersen og Kaspersen 2001:182

<sup>74</sup> Kjeldstadli 1992: 80

<sup>75</sup> Foucault hos Andersen og Kaspersen 2001:341



spriker er fordi det fremstår i ulike diskurser; skrift, vitenskaplige avhandlinger, populærvitenskapelige utgivelser, folkløstisk, etnologisk og historisk fagtradisjon. Dette gjør det vanskelig å umiddelbart føre dem sammen til det jeg mener er den kulturelle opprinnelsessituasjonen, hvor de med stor sannsynlighet kunne ha fremkommet i sammenheng. Først vil jeg presentere de ulike kildene, så kommer jeg tilbake til en utdyping av diskurs og tradisjonell kunnskap i kapittel 2.2.1.

Jeg har fem ulike kildegrupper: 1. Den historisk teknologiske utviklingen av nordlandsbåten, 2. Praksis knyttet til båten, 3. Kontekst og støttelitteratur, 4. Språkbruk, ritualer og symbolbruk, 5. Kilder til landskapet/landskapsforståelse.

### 1. Historisk teknologisk utvikling av nordlandsbåten

#### a) Litteratur

Det er skrevet en god del om nordlandsbåtens historiske utvikling og det er fire hovedforfattere jeg har valgt å støtte meg til: Etnologen Asbjørn Klepp, historikeren Eivind Thorsvik og de to forfatterne Gunnar Eldjarn og Jon Godal. Klepp har skrevet den populærvitenskapelige boka *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag*, bind IV i serien *Norske båter*,<sup>77</sup> og en rekke artikler om nordlandsbåten. Eivind Thorsvik har skrevet tobindsverket om fiskerihistorie for Nordland: *Ut mot hav, og I storm og stilla*,<sup>78</sup> og en rekke artikler. Gunnar Eldjarn og Jon Godal har skrevet et firebindsverk om *Nordlandsbåten og Åfjordsbåten*,<sup>79</sup> og en rekke artikler.

Jeg har også gått tilbake til en del av de kildene de har benyttet for å se dem i andre perspektiver. Blant annet, Eilert Sundts *På havet*,<sup>80</sup> en samling artikler som kom ut i *Folkevennen* i årene 1861, 1862, 1863, 1864, alle under tittelen "På havet". Den andre hovedkilden fra 1800-tallet er Ivar A. Helten og hans bok *Randens Beskrivelse* fra 1834. Også andre er blitt benyttet, men ikke i tilsvarende grad.

<sup>76</sup> Foucault hos Andersen og Kaspersen 2001:341

<sup>77</sup> Klepp 1983

<sup>78</sup> Thorsvik 1977 og 1982

<sup>79</sup> Eldjarn og Godal 1988-1990, bind 2

<sup>80</sup> Sundt 1976

Klepps bok *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag* har først og fremst satt båten inn i en kulturhistorisk ramme med et kulturøkonomisk perspektiv.<sup>81</sup> Dette gjør at boka danner en god bakgrunn både for Klepps artikler og for Eldjarn og Godals bokverk. Eldjarn/Godal har også beskrevet en del kulturelle aspekter, men det store materialet med både en teknisk nærlesing av båten blandet med praksis og kultur virker noe uoversiktlig. Dette har nok med en enorm mengde data kombinert med synteseambisjoner som ikke synes helt fullført. Jeg mener at bøkens styrke ligger i en detaljert teknisk studie av båtene koblet med intervjumaterialet og praksis. Den praktiske forståelsen er en av grunnpilarene til begge forfatterne som har fortsatt å praktisere både båtbygging og seiling etter at de skrev bokverket. Som Planke beskriver det er arbeidet en kombinasjon mellom *...deltagende observasjon og dokumentasjon av håndtverket "i kroppen" på den ene side og statistiske oppmålingsarbeider på den annen*.<sup>82</sup>

Planke har i sin doktoravhandling kritisert Eldjarn/Godal for blandingen av metoder med syntesebygging som mål. Særlig er det Godals forsøk på å sammenfatte *...relasjonen mellom båtbyggeren og systemet. Han(Godal) er ute etter å vise hvordan mål, tall og formler kan brukes for å fortolke vestnorske båter og vikingskip*.<sup>83</sup> Hovedkritikken fra Planke er at Godal forsøker å overføre dette til alle vestnorske båter.<sup>84</sup> Jeg har imidlertid ikke sett at deres forståelse av nordlandsbåten er rokket ved og bygger oppgaven på Eldjarn/Godals framstilling av byggesystemet. Jeg tar ikke stilling til syntesetanken knyttet til alle båter langs den vest- og nordnorske kysten, ei heller i forhold til det lange tidsstrekke tilbake til vikingtid. Jeg skriver ikke om konstruksjon av båt som sådan, men kulturforståelse knyttet til båtens form og bruk på 1800-tallet og de konsekvenser dette hadde for strategier mot fare og grenseforståelse.

#### Avgrensning av båt materialet

Nordlandsbåten var en kombinasjonsbåt som både skulle kunne ros, seiles og fiskes med. Båten endret seg over tid størrelsesmessig, byggeteknisk og formmessig fra 1600-tallet og til den stort sett gikk ut av bruk rundt andre verdenskrig. Det var en klinkbygget, åpen båt hvor: *...bordleggingen kommer i første byggetrinn. Etter at kjøl og stevner er sammenføyd og reist*

<sup>81</sup> Planke 2001:22

<sup>82</sup> Planke 2001:23

<sup>83</sup> Planke 2001:23

<sup>84</sup> Planke 2001:24-26



(røyset), blir skroget bordet (klinket) helt opp. Bordene overlapper hverandre og blir låst i de vinklene en ønsker, ved hjelp av målinger med et båtwater og med skorer.<sup>85</sup> Se figur 1.<sup>86</sup>

Båtbyggerens øyemål, erfaring og skjønn blir avgjørende for skrogformen. Først når skroget er ferdig oppbordet og danner et ferdigformet skall, blir innveden lagt.<sup>87</sup> Byggeformen blir regnet for å ha vært enerådende i Norge fram til 1500-tallet hvor både store og små skip ble bygd på denne måten.<sup>88</sup> De største og mest omfattende endringene blir vanligvis knyttet til nordlands-

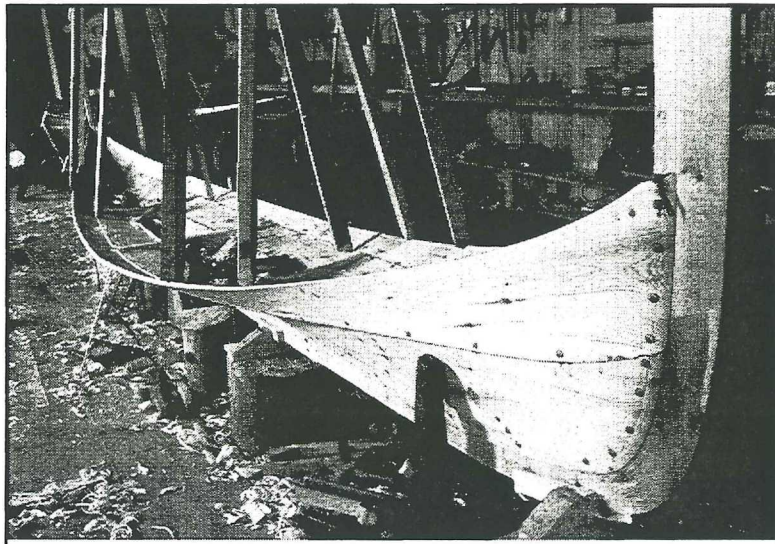


Fig. 1 Klinkbyggingsteknikken

båtformen som dateres til ca 1860 og råseilsskroget.<sup>89</sup> Overgangen til sneiseil/gaffelrigg kom senere og medførte nye endringer. Den nye råseilsbåten ble benyttet noenlunde i samme form fram til 1900 ...ennå i 1894 var det flere råseilere som garnbåter på Lofothavet.<sup>90</sup> Råseilsbåten vil derfor være representativ for hele perioden, og jeg velger å se overgangen til sneiseilrigg og -skrog som et brudd som gjorde seg gjeldene rundt 1900<sup>91</sup> da fembøringen stort sett gikk ut av bruk.<sup>92</sup>

Eldjarn og Godal har analysert 158 båter, et relativt omfattende materiale.<sup>93</sup> Endringer i byggeteknikk er dermed godt belagt gjennom den oppmåling og registrering de har presentert. Dette arbeidet er så omfattende og teknisk at det ikke er mulig for meg å vurdere det til fulle. Det er også mange faktorer som inngår i materialet som de selv beskriver som: ...et

<sup>85</sup> Mikalsen 1987:11

<sup>86</sup> Figur 1, foto Sæther 2001. Vedlegg VIII

<sup>87</sup> Innved kalles også for spant, Mikalsen 1987:11

<sup>88</sup> Mikalsen 1987:11

<sup>89</sup> Thowsen 1966:16-17, 65

<sup>90</sup> Thorsvik 1952:17

<sup>91</sup> Denne utviklingen gikk gradvis, noe jeg skal komme tilbake til i kapittel 6, men 1890-årene skjøt denne endringen fart, se for eksempel Klepp 1983:152

<sup>92</sup> O.N. 1902

<sup>93</sup> Eldjarn/Godal 1990, bind 2

sammensatt og komplisert materiale med mange faktorer.<sup>94</sup> Av de 158 oppmålingene er hoveddelen som gjenstander, men også seks tegninger hvorav fem er oppmålt og tegnet av Den Norske Marine.<sup>95</sup> Båtene har blitt anslått til å stamme fra perioden 1750/1800 – 1960. Denne tidsbestemmelsen er noenlunde sikker for enkelte båter, mens det for andre båter er anslått ca byggetidspunkt. I tillegg er to av båtene nybygd.<sup>96</sup> Jeg har valgt å konsentrere meg om materialet som omfatter gamle og nye råseilsskrog bygd før og etter 1860. Jeg forholder meg ikke til disse båtene konkret, men i Eldjarn og Godals gjengivelse

Eldjarn og Godal deler båtene inn i perioder: før 1810, 1810-1850 og båter bygd etter 1850. For hver periode er det henholdsvis 3, 16 og 121 båter.<sup>97</sup> I oversikten på sidene 330-339 er det flere udaterte båter. Imidlertid lar de seg dele inn i om de er bygd for råseil eller sneiseil, noe som gjør at de til dels kan knyttes tidsmessig sammen, eller tradisjonsmessig. Jeg forholder meg bare til råseilsskrogene,<sup>98</sup> og velger en annen periodeinndeling enn Eldjarn/Godal. Årsaken er de noe uklare tidsangivelsene og fordi endringen kommer klarere frem ved å benytte 1830 som "før" periode og ca 1860 som bruddet siden dette er angitt tidspunkt for nordlandsbåtformen.<sup>99</sup> Nummereringen på båtene er gjort av Eldjarn og Godal og er lagt ved som vedlegg nr.1.

Det er registrert 19 båter som er tidsfestet før 1860.<sup>100</sup> En 2-romsbåt (nr 115), en 2 ½-roms (nr 71), en 3 ½-roms (nr 98), tre 3-roms (nr 23, 135, 143(tegning)), to 4 ½-roms (nr 102, 41), en skottkeiping (nr 130), en lestabåt (145(tegning)) tre åtringer (nr 35, 44, 99) seks fembøringer/seksrøringer (nr 16, 42, 43, 113, 138, 144(tegning)) Det er altså flest fembøringer/seksrøringer.

Det er fire båter som er datert ca 1860; en 3-roms (nr 117-tegning), en 4-roms (nr 131), og to fembøringer (nr 31, 57).<sup>101</sup>

<sup>94</sup> Eldjarn/Godal 1990:109, bind 2

<sup>95</sup> Eldjarn/Godal 1990:338, bind 2

<sup>96</sup> Båt nr 27-1980, og båt nr 139 -1983, Eldjarn og Godal 1990:331,338, bind 2

<sup>97</sup> Eldjarn/Godal 1990:110, bind 2, her nevnes det fire båter før 1810, men båt nr 41 er oppført med byggeår 1825 i oversiktsmaterialet side 332, og jeg har derfor overført den til perioden 1810-1850

<sup>98</sup> Eldjarn/Godal 1990:110, bind 2

<sup>99</sup> For begrepet nordlandsbåtreform se for eksempel Eldjarn 2000, Thowsen 1966

<sup>100</sup> Eldjarn/Godal 1990:330-339, bind 2



Det er registrert 43 råseilsbåter knyttet til perioden *etter 1860 og fram til 1900*.<sup>102</sup> Av dette er en 2-roms (nr 103), fem 2 ½-roms (nr 56, 37, 6, 3) 13 3-roms (nr 7, 5, 9, 24, 28, 36, 40, 49, 62, 74, 104, 136, 141), seks 3 ½-roms (4, 18, 38, 111, 129, 134) to 4-roms (33, 39), en 4 ½-roms (79), 11 åtringer (2, 15, 26, 29, 54, 55, 60, 121, 133, 137, 157), og fem fembøringer (11, 32, 53, 101, 114) Her er det flest 3-romsbåter og åtringer.<sup>103</sup>

I tillegg 36 udatert båter som har blitt definert som råseilsskrog. Fire 2 ½-roms (nr 73, 76, 87, 127), åtte 3-roms (nr 52, 84, 109, 110, 112, 118(tegning), 126, 150), seks 3 ½-roms (nr 48, 50, 83, 120, 142, 148), seks 4-roms (nr 34, 45, 58, 69, 81, 93), to 4 ½-roms (nr 47, 158), ni åtringer (nr 25, 61, 77, 78, 80, 82, 91, 95, 96).<sup>104</sup>

Totalt 102 båter med en god spredning på størrelser og en såpass stor mengde båter i begge periodene gjør at det er mulig å uttale seg om endringene. Analysen av disse båtene er å finne hos Eldjarn og Godal.<sup>105</sup> Jeg benytter meg ikke av materialet på en så detaljert måte som de beskriver, men er mer opptatt av endringen som kommer rundt 1860. Jeg trekker dermed ut et mye smalere perspektiv enn deres brede endringsoversikt over nordlandsbåten bortimot fram til den gikk ut av bruk (rundt 2. verdenskrig) Jeg benytter Eldjarns fremstilling av reformen i grove trekk i artikkelen "Den nordlandske båtreforment",<sup>106</sup> og benytter Eldjarn/Godal som grunnlagsmateriale og kilde til utfylling av denne fremstillingen.

#### b) Båtbyggere som kilde:

Gunnar Eldjarn er ansatt ved Tromsø Museum, Universitetet i Tromsø som båtbygger og har i perioden 1983-2003 bygget 70 båter, hvorav 41 nordlandsbåter.<sup>107</sup> Eldjarn har også rekonstruert to av de eldste båtene; Drauen fra 1847<sup>108</sup> og Misværåtringen 1750-1800.<sup>109</sup> De ble bygd henholdsvis i 1995<sup>110</sup> og 1998<sup>111</sup> sammen med Arne Terje Sæther. Misværåtringen

<sup>101</sup> Eldjarn/Godal 1990:330-339, bind 2

<sup>102</sup> Eldjarn/Godal 1990:330-339, bind 2

<sup>103</sup> Eldjarn/Godal 1990:330-339, bind 2

<sup>104</sup> Eldjarn/Godal 1990:330-339, bind 2

<sup>105</sup> Eldjarn/Godal 1990:110-224, bind 2

<sup>106</sup> Eldjarn 2000

<sup>107</sup> Eldjarn byggeplan privat

<sup>108</sup> Båt nr. 16, Eldjarn/Godal 1990:331, bind 2

<sup>109</sup> Båt nr. 35 og nr. 99, to båter som går under navnet Misværåtringene. Eldjarn/Godal 1990:332, 335, bind 2

<sup>110</sup> For Tromsø Museum

<sup>111</sup> Privat eie

er dokumentert med foto av Sæther, og enkelte blir benyttet i oppgaven.<sup>112</sup> Drauen (1995) vil bli benyttet som referanse til den gamle fembøringstypen. Eldjarn har også bygget flere storfembøringer med utgangspunkt i fembøringen Merkur fra ca 1890.<sup>113</sup> En av disse er Salarøy, som vil bli benyttet som referanse for de nye storfembøringene.<sup>114</sup>

Ut fra deres erfaring er Eldjarn og Sæther interessante informanter når det gjelder teknologiske spørsmål, men det finnes også i dag flere løsninger og teorier knyttet til båtbygging. Jeg har ikke gjort noe intervju av Eldjarn eller Sæther, men har benyttet dem som kyndige. De er dermed til tider et mellomledd mellom meg og informantene, noe som kan være en feilkilde, også fordi jeg kan ha forstått ting annerledes enn både hva de og informantene har ment. Deres kompetanse har vært en forutsetning for å kunne forstå materialet, men det er helt og holdent min forståelse som ligger til grunn her, og de bør ikke tillegges mine meninger. De blir referert til der jeg siterer direkte.

d) I intervjumaterialet som ble samlet inn av Eldjarn og Godal,<sup>115</sup> er det en god del om båtbygging og båtbyggertekniske spørsmål. Dette har jeg valgt å se helt bort fra og kun benytte Eldjarn og Godals gjengivelse i bøkene.

## 2. Kilder til praksis

Jeg har benyttet ulike kilder til praksis, så som Eldjarn og Godals intervjumateriale, Loggbøker fra Lofotoppsynet, forlisberetninger fra Fiskernes Selvhjelpskasse<sup>116</sup> og Eilert Sundt,<sup>117</sup> og loggbøker fra fembøringen Salarøy. I tillegg har jeg benyttet en del fotomateriale som illustrasjoner. Disse er valgt ut fra Arne-Terje Sæthers private arkiv, Vegard og Liv Heides private arkiv og fra Arctandria/Salarøykalenderen for 1998, 2000, 2002, 2004. Kalenderbildene tilhører i hovedsak medlemmene i Arctandria/Tromsø Kystlag.<sup>118</sup>

<sup>112</sup> Alle bildene er i utgangspunktet fargedias som er scannet og konvertert til svart-hvitt bilder. Fullstendig oversikt over bilder, figurer og lignende finnes som vedlegg nr. VIII

<sup>113</sup> Merkur, båt nr. 11, eier Troms Folkemuseum, Eldjarn/Godal 1990:330, bind 2

<sup>114</sup> Salarøy bygget i 1991, eies av Stiftelsen Salarøy

<sup>115</sup> Oversikt over informanter Eldjarn/Godal se kilder

<sup>116</sup> Fiskerioppsyn for Lofoten ved Statsarkivet i Trondheim

<sup>117</sup> Sundt 1976

<sup>118</sup> Lokallag av Foreningen Kysten



#### a) Intervjumaterialet

Eldjarn og Godal har gjort et større intervjuarbeid, hvor de har hatt samtaler som er tatt opp på bånd, men også en rekke samseilinger med informantene i praksis. Av dette foreligger en del notater. Materialet kan på ingen måte sies å være representativt for et så stort geografisk område som Nord-Norge. De har 33 informanter herfra som har blitt intervjuet i ulik grad.<sup>119</sup> De fleste intervjuene består av en til tre sider, og er kortfattede opplysninger, mens enkelte informanter er blitt intervjuet atskillige ganger, opptil 60 sider.<sup>120</sup> Jeg benytter intervjumaterialet som kilder til praksis, tradisjon og begrepsbruk, til dels på samme måte som Eldjarn og Godal, men med en del forbehold. Det er etter min mening viktig å ha i mente at tradisjonen ikke var strømlinjeformet og identisk. Det finnes også en del variasjon mellom informantene i Nord-Norge. Det var variasjoner i utformingen av mange ulike detaljer i båtene, dette gjaldt også for det som skjedde om bord. Jeg trekker ut noen sider av materialet som kan belyse mine problemstillinger og vurderer det ikke til fulle i sin sammenheng, noe som kan gi mulige fortolkningsfeil.

Selv om jeg har valgt å konsentrere meg om materialet fra Nord-Norge, har jeg ikke klart å motstå fristelsen til å lese litt i materialet fra Trøndelag. Det er ikke naturlig å sette opp veldig strenge skiller mellom seiling av Åfjords- og nordlandsbåt på det nivået jeg skriver om. Jeg gjengir i utgangspunktet den praksis som kommer fram i Nord-Norge, men opplysninger som går på holdninger vil jeg noen ganger trekke inn materiale fra Trøndelag. Jeg skal heller ikke benytte kildene i den hensikt å finlese forskjell i praksis på detaljnivå. Det synes å være en noenlunde felles forståelse av hvordan en råseilsbåt ble benyttet både i Trøndelag og Nord-Norge. Det var en del felles roller om bord og felles sider av seilinga alle måtte forholde seg til. Det er på en måte disse strukturene jeg er ute etter, ikke mangfoldet av detaljer.

Jeg har benyttet materialet i utskrevet form og ikke hørt intervjuene på bånd. Alle intervjuene er utskrevet, bortsett fra de intervjuene som er gjort i Varanger. Det er utenfor mitt område så dette forholder jeg meg bare til gjennom Eldjarn og Godals bøker.

<sup>119</sup> Eldjarn/Godal 1990:85-90 bind 4, oversikt over informanter se Kilder

#### b) Loggbøker fra Lofotoppsynet

Jeg har tatt noen stikkprøver fra loggbøkene til Lofotoppsynet hvor jeg sjekker vær og vind, utror og kommentarer i loggboken. Stikkprøvene er:

\*Afskrift av "Havhestens" Journal fra 16. februar til 2. martz. 1869

\*Oppsynsbetjenten i Balstad 1. martz til 13. april. 1886

\*Udskrift af Journalen for Hopens oppsynsdistrikt :

1. februar til 15. februar, 1887

16. februar til 28. februar, 1887

#### c) Forlisberetninger

Det fantes mange beretninger og fortellinger om kritiske situasjoner på havet, nestenforlis, forlis og bergingsdåder. Boka Drama fra virkeligheten skrevet av Odd Sørensen har her vært min hovedkilde. Boka er først og fremst en gjenfortelling av forlisberetningene og en del informasjon knyttet til Lofotfisket. Jeg benytter materialet som opplysninger til praksis, hendelsesforløp, vær og vind og skyldspørsmål.

Etter å ha sjekket kildematerialet i Statsarkivet i Trondheim valgte, jeg å benytte boka som kilde.<sup>121</sup> Sjøforklaringene gjelder perioden 1868-1909. Forlisene er opptegnet av oppsynsbetjenten og fortalt av de overlevende eller vitner til ulykken.<sup>122</sup> I ettertid hadde det vært ønskelig å kopiere opp originalmaterialet for å kontrollere ordlyden, men Sørensen synes å ha gjengitt materialet på en troverdig måte. Det kan likevel ha oppstått feil på grunn av dette. Kildemessig kan de anses for å ha en viss representativitet med 58 beretninger for perioden 1886-1899.<sup>123</sup> Jeg har valgt å utelate beretninger for 1903-1909 siden fembøringen synes å ha gått mer og mer ut av bruk i begynnelsen av 1900-tallet og sneiseilet var på tur inn. Beretningene er detaljerte og oversiktlige med opplysninger som ofte berører sted, hendelsesforløp, personer og skyldspørsmål. I tillegg kommer det også frem opplysninger om vindstyrke, atferd hos mannskapet, redningsforsøk og tap av liv og verdier.

<sup>120</sup> Eldjarn/Godal 1990:85-90, bind 4

<sup>121</sup> Fiskerioppsyn for Lofoten fisket ved Statsarkivet i Trondheim

<sup>122</sup> O.N. 1902

<sup>123</sup> Det er to beretninger som er gjengitt to ganger, ellers er en del beretninger ikke interessante for temaet, da de kun berører skade på båter som ligger på havna, eller jakter som driver av. Oversikt over beretningene er å finne som vedlegg 2



En tilleggskilde til forlisberetningene er Eilert Sundts *På havet*. Her blir noen av forlisberetningene gjengitt i hans artikler i *Folkevennen* fra 1861-64, og jeg har benyttet dem slik de står. I ettertid ser jeg at det kunne vært fruktbart å benytte disse rapportene i original form siden Sundt bare gjengir det han fant interessant. I noe av intervjumaterialet til Eldjarn/Godal finnes det beretninger om forlis eller nestenforlis og i en del av bygdebøkene som jeg vil benytte på lignende måte. Fortellinger om forlis og nestenforlis må også kunne betraktes som viktige ”grunnfortellinger” for kystbefolkningen og vil også bli benyttet under punkt 4.b).

c) *Loggbøker fra Salarøy*, tilhører Stiftelsen Salarøy som er tilknyttet Arctandria/ Tromsø Kystlag.<sup>124</sup> I disse loggbøkene er all aktivitet med storfembøringen Salarøy registrert. En del erfaringer knyttet til båten er notert, mest i form av utseilt distanse, toppfart, snittfart og lignende. Salarøy har hatt rundt 100 bruksdøgn pr år i snitt siden 1995. Denne bruken velger jeg å se som en fortolkning av båten. Jeg benytter alle bøkene fra 1994-2003 for referanser også til seilaser jeg ikke har deltatt i. Bøkene er preget av ukorrekt førsel og fremstår til tider som trivselsreferat uten gjennomført nøyaktighet når det gjelder fart, distanse og lignende. Fartslogg har ikke vært i Salarøy før 1999. Jeg benytter dem der de er korrekt ført og oppgir det hvis jeg bygger på mer muntlige referat.

Min praksis er et viktig utgangspunkt for min fortolkning og i tradisjon med Eldjarn og Godals forståelse av *handlingsbåret kunnskap*<sup>125</sup>. Min egen praksis og erfaring har jeg benyttet som en innfallsvinkel til å forstå fortidig praksis. I perioden 1996-2002 har jeg deltatt på seilaser mellom Hammerfest og Folla i nordlandsfembøring. Perioden 2000-2002 var jeg med på flere seilaser som jeg velger å kalle for feltarbeid:

*Tre måneders tur fra mai-august 2000 Tromsø- Roskilde i Danmark - Tromsø*

*14 dagers tur Tromsø-Kvænagen-Manndalen 8.7.-17.7. 2000*

*10 dager i Lofoten og retur fra Lofoten – Tromsø 31.3. – 7.4. 2001*

Å kalle dette for feltarbeid strider sannsynligvis mot andre fagfelts krav til hva og hvordan feltarbeid skal gjøres. Min form for feltarbeid har vært å bevisstgjøre meg selv i forhold til båten og mine kroppslige referanser. Siden praktisk erfaring først og fremst krever mye tid, var det viktigste med en tre måneders seilas å bli vant til å være i båten over tid. Vinter og

<sup>124</sup> Lokallag av Forbundet Kysten

vårseiling har vært en viktig referanse, særlig i vind over liten kuling.<sup>126</sup> Det er her jeg har nærmet meg mine egne grenser og har skjønnet litt om ferdighetsnivået til 1800-tallets fiskere. Som referanse/kilde for disse turene benytter jeg loggbøkene til Salarøy. De turene jeg har valgt å betegne som feltarbeid er registrert her. Ellers kommer jeg tilbake til dette temaet under kilder til landskap og i kapittel 2.2.1.

#### *Eldjarn og Godals mange roller*

Ut fra den pågående debatten med Planke og Eldjarn/Godal føler jeg det er viktig å være kritisk til ulike roller og kildebruk. Den nære kobling til Eldjarn/Godal og Sæther som jobber sammen med Eldjarn kan føre til en selvforsterkning av en intern forståelse av hvordan det var. Feilkilder kan opptre på flere plan og ikke bli tatt hensyn til nettopp av den grunn. Jeg forsøker å være bevisst på dette problemet og forsøker å tydeliggjøre hvilke deler av Eldjarn/Godals arbeid jeg forholder meg til. Jeg velger også å benytte en del av Eldjarn/Godals kilder; – intervjumaterialet og litteratur som kan gi meg mulighet til å belyse temaet på en annen måte og etablere mine egne fortolkninger. Jeg forsøker også å skille mellom Eldjarn som båtbygger og Eldjarn som forfatter. Disse to områdene må kunne sees som delvis atskilte og bør underlegges ulike kriterier for vurdering. Planke har kritisert Eldjarn for uryddighet i rollene mellom det å være båtbygger, tradisjonsforvalter, forsker, og kilde i de skriftlige framstillingene.<sup>127</sup> Dette forsøker jeg å ha et ryddig forhold til i mine henvisninger.

### **3. Fiskeri- og lokalhistorie – kilde og kontekst**

Jeg har lagt stor vekt på at fiskerihistorie skal en kontekst å knytte materialet opp til. Både fordi det fiskerihistoriske fagfeltet allerede har avdekket mange viktige sider ved fiskernes liv og aktivitet på havet, men også fordi jeg mener en del av endringene bør diskuteres opp mot dette, noe jeg gjør både i kapittel 3 og kapittel 6. Trygve Solhaugs *De norske fiskeriers historie 1815-1880* har hatt en særstilling. Boka er omfattende og det er bare utvalgte kapitler jeg har benyttet som "Lofotfiskeriet: Økonomisk utvikling og politiske avgjørelser"<sup>128</sup> og "Loddetorskefiskeriet og Skreifisket i Finnmark".<sup>129</sup> Ellers har jeg benyttet Arnved

<sup>125</sup> Godal 1997

<sup>126</sup> For Beauforts skala over vindstyrke se vedlegg nr. III og videre opplysninger kapittel 5

<sup>127</sup> Planke 2001:22-28

<sup>128</sup> Solhaug 1976:79- 207

<sup>129</sup> Solhaug 1976:265-298



Nedkvitnes *Mens bøndene seilte, og jektene for*, som støttelitteratur for perioden før 1830. Eivind Thorsviks to bøker *Ut mot hav*, og *Storm og stilla*,<sup>130</sup> og flere artikler har vært viktige kilder, støttelitteratur og oppslagsverk tilknyttet overgangen til sneiseil og listerbåter.

Bygdebøker og lokalhistoriske bøker knyttet til fiske har vært vesentlig for å utfylle den manglende geografiske representativiteten. I tillegg kunne dette gi opplysninger knyttet til ulikheter innenfor de ulike etniske gruppene. Det er likevel på ingen måte nok for å kalle dette en representativ undersøkelse for Nord-Norge, eller de etniske gruppene imellom, men det vil gi en fylligere kontekst.

#### 4. Språkbruk, ritualer, symbolbruk og fortellinger

##### a) Språkbruk

I boka *Nemningsfordomar ved fiske* har folkloristen Svale Solheim samlet et omfattende materiale knyttet til *...fordomen mot å tala på den vanlege måten..* og benytte omskrivende talemåter isteden.<sup>131</sup> Boka passet umiddelbart inn i mitt materiale og satte meg på sporet av systemer av ordtak og språkbruk. Boka viste et omfattende spekter av ord og benevnelser som ikke skulle brukes i tilknytning til båt og fiske, inndelt av Solheim i grupper som:

*I. Namnefordom, II. Båt, reiskap og utstyr, III. Fisk, IV. Husdyr, hus og heim, V. Villdyr og avåt, VI. Fugler, VII. Styresmaktene, VIII. Himmelklotane og naturfenomen, IX. Fiskefelt og siglelei.*<sup>132</sup> Av dette har jeg valgt å benytte enkelte deler av materialet hvor jeg bygger på selve fenomenet som en avgrensing mellom land og hav, langt på vei i den fremstillingen som Solheim selv presenterer. Videre har jeg konsentrert meg om seilingsleia og narretradisjonen som var knyttet til skårungene/førstereisguttene.

Boka er skrevet i 1940 og materialet skriver seg stort sett *...frå dei seinare år.*<sup>133</sup> Størstedelen er registrert som svar på spørrelister som ble sendt ut av "Instituttet for sammenlignende kulturforskning",<sup>134</sup> og i tillegg har han benyttet materialet som fantes i håndskriftsamlinga i

<sup>130</sup> Nedkvitne 1988, Thorsvik 1977, 1982

<sup>131</sup> Solheim 1949, forord

<sup>132</sup> Solheim 1940, innholdsfortegnelse

<sup>133</sup> Solheim 1940, forord

<sup>134</sup> Ord og sed I, nr. 9, og II, nr. 26, Solheim 1940, forord

Norsk folkeminnesamling.<sup>135</sup> Jeg konsentrerer meg om den nordnorske delen av materialet, bortsett fra enkeltteksempler fra andre områder.

##### b) Fortellinger knyttet til storseilas, nestenforlis, forlis

Så til en gruppe av beretninger eller fortellinger jeg har valgt å kalle heltefortellinger. Dette er fortellingene om de store seilasene. Det er her hovedsmennene fremstår som de handlingsdyktige, nøye beregnende og uforbeholdent dyktige sjøfolk. Noen vil også betegne dem som skrytefortellinger og i en del sammenhenger vil nok være riktig. Carl Bertheussen står sentralt og Martinius Reiersen forteller en rekke uværsberetninger i en velkjent stil. Jeg fant dem svært nyttige som kilder til idealer, språk- og symbolbruk og fortellerstruktur.

##### c) Draugfortellinger

Jeg var overbevist om at mye folkloristisk materiale så som eventyr, myter og sagn kunne brukes på en eller annen måte og gravde fram store mengder av dette materialet. I en tidlig fase leste jeg alt jeg kom over og det gikk både til lands og til vanns. Etter hvert ble det helt påkrevd å avgrense materialet og jeg valgte å konsentrere meg om temaet båt og sjø. Jeg stod likevel igjen med et svært materiale med alt fra heltefortellinger, skrytefortellinger, draugfortellinger, fortellinger om marmæl, havfrue, selkvinner, gobonder, hjelpere, sjøhaldier - ja sågar Stallo tok seg en tur i båten i ny og ne. Etter en lang og noe forvirrende reise i fortellerverdenen ble det draugen som fikk spille hovedrollen. Dette materialet går under betegnelsen sagn og ifølge Bø og Hodne er det alltid en nær sammenheng mellom sagntradisjonen og det miljøet de utspiller seg i.<sup>136</sup> Bø og Hodne mener folketroen var det viktigste elementet fortellingene bygd på, samtidig som det var en nær tilknytning til landskapet og nære forbindelser mellom fortellertradisjon og natur.<sup>137</sup> De legger imidlertid hovedfokuset på den sterke troen og mener at uten *...ei sterk tru å stø seg til kunne ikkje segnene vekse fram. I slike tilfelle må vi tru tilknytninga til ein stad i naturen er sekundær.*<sup>138</sup>

Jeg har valgt å vektlegge fortellertradisjonens tilknytning til landskap og natur, og ikke gå inn i trossdelen av fortellermaterialet. Jeg ønsker å se disse fortellingene i lys av praksis for å lete etter relasjonen mellom symbol og praktisk virkelighet. Jeg stiller spørsmål med om ikke det i

<sup>135</sup> Solheim 1940, forord.

<sup>136</sup> Bø og Hodne 1974:9

<sup>137</sup> Bø og Hodne 1974:11, 15

<sup>138</sup> Bø og Hodne 1974:12



en del sammenhenger var tilknytningen til stedene som var primær. Det synes som symbolene ble knyttet til steder/områder for å markere sider ved landskapet. Dette sammenfaller med en del av folkloristen Svale Solheims arbeid, som vektlegger den rasjonelle siden av ritualene. Hodne beskriver Solheims framstilling som ...*at seremoniene ved kasterøyser og steiner tidlig ble oppfattet som virkelig rituelle handlinger, og at man tenkte seg at tusser og underjordiske bodde der. Men at vettene som de ofret til i realiteten var personifiseringer av faremomenter knyttet til plassen.*<sup>139</sup> Hodne mener at dette er en moderne forklaring ...*som stemmer dårlig med de historiske kildene*, og mener at trosaspektet la vekt på de usynliges nærvær overalt og et farlig sted bare forsterket denne troen.<sup>140</sup> Jeg sier ikke at Solheim har rett og at Hodne og mange andre tar feil, men jeg vil forsøke å vise hvordan Solheim kan ha rett, og mener dette er viktig for forståelsen av dette materialet. Fortellinger med mye symboler har mange lag av mening og jeg velger å vektlegge utvalgte sider av dette spekteret.

Materialet ble registrert fra rundt midten av 1800-tallet og fram til 1960. Jeg har studert mellom 60-80 draugfortellinger fra Varanger til Folla, ved hjelp av Norsk Folkeminnelags skrifter, Qvigstads samlinger, og ellers draugfortellinger i folkloristisk litteratur. Jeg har også gått gjennom et materiale fra Nord-Troms som ble samlet inn etter 2. verdenskrig.<sup>141</sup>

I tillegg har jeg benyttet litteratur skrevet av folkloristene Marit Anne Hauan, Ørnulf Hodne og Ann Helen Skjelbred som støttelitteratur, men også benyttet dem til å lete etter originalmaterialene.<sup>142</sup> Sosialantropologen Anni Henriksens hovedfagsoppgave: *Kvenunger, det hellige og profane samspillet*, fra 1997 har blitt benyttet på samme måte. Hun har gjort egne intervjuer og benyttet materialet fra Nord-Troms.<sup>143</sup> Hennes oppgave er knyttet til et religiøst aspekt som jeg ikke forholder meg til, men hun har også et interessant kunnskapsperspektiv på forteller materialet. Hennes resultater er interessante i forhold til at vi benytter til dels samme område, og at noen av resultatene hennes kan være interessante selv om intervjuer fra 1997 har lite å si om 1800-tallet.

<sup>139</sup> Særlig Norsk Sætertradisjon, Solheim 1952

<sup>140</sup> Hodne 2000:23

<sup>141</sup> Norges etnografiske granskning, Nord-Troms Museum

<sup>142</sup> Bø og Hodne 1974, Hauan og Skjelbred 1995, Hauan og Karlstad 1997, Hodne 1990, 2000

<sup>143</sup> Norges etnografiske samling, Nord-Troms museum

I utgangspunktet har jeg ikke søkt å organisere forteller materialet i forhold til endring over tid, men konsentrert meg om forbindelsen til landskap og rom. Jeg har registrert fortellingene tidsmessig til når de var fortalt og har ikke vært opptatt av hvor langt tilbake tradisjonen strekker seg. Likevel er sannsynligheten stor for at disse fortellingene også eksisterte i begynnelsen av 1800-tallet. Jeg har ikke som folklorister i begynnelsen og midten av 1900-tallet vært opptatt av å finne ut hva som var original tradisjon og klassifiseringer av fortellingene på den måten.<sup>144</sup> Jeg har lagt vekt på mangfoldet i fortellingene, ikke hvilke fortellinger som er mest "tradisjonell", eller hvordan den "egentlig" har vært.<sup>145</sup> Jeg kommer nærmere inn på fortolkningsmetodene i kapittel 2.2.3.

### 5. Kilder til landskapet og landskapet som kilde

Jeg har benyttet tre hovedkilder som referanser til landskapet. *Den Norske Lods fra 1885*,<sup>146</sup> har vært en nyttig kilde med sin gjengivelse av leia som seilingslei. Jeg har gått gjennom sjøkart fra Folla til Hammerfest,<sup>147</sup> stort sett i målestokk 1:50 000. Det skjedde en omfattende utbygging av havner i siste halvdel av århundret. For havneforhold på 1800-tallet oppsøkte jeg *Statens Havnevesen, 4. Distrikt Kabelvåg*. Jeg fikk tillatelse til å benytte grunnlagsmaterialet for havneutbyggingen i Havnevesenets arkiv. I tillegg ble jeg anbefalt *Havnevesenets historie*, utarbeidet ved Havnedirektørens kontor, redigert av M. Leegaard.<sup>148</sup> Leegaard viste seg å være svært nyttig for en empirisk oversikt over utbyggingen. Arkivet ved 4. Distrikt er dekket først og fremst Nordland fylke. Det hadde vært mulig å oppsøke flere arkiv for Troms og Finnmark, men Leegaard fungerte utmerket som kilde til både Nordland, Troms og Finnmark. Siden Lofoten var et viktig område gikk jeg her gjennom arkivet ut fra min kunnskap om havneforholdene i dag for å belyse forholdet mellom båt og havneforhold. De havnene jeg valgte ut var Ånstad (Evenstad), Å, Ramberg, Østre og Vestre Nesland, Ballstad, Eggum, Unstad og Henningsvær.

Jeg var lenge bestemt på å presentere de historiske endringene i fyr- og merkevesenet utover 1800-tallet. Imidlertid måtte dette vike på grunn av plassmangel og ikke fordi jeg mener det

<sup>144</sup> Se først og fremst Christiansen 1946:74, men også Solheim 1941

<sup>145</sup> Se for eksempel Christiansen 1946

<sup>146</sup> Fabricius 1885

<sup>147</sup> Sjøkart nr. 50-101 og nr. 322, for oversikt over sjøkart, se kilder

<sup>148</sup> Leegaard 1914



var uviktig. Betydningen av fyrmerkingen under Lofotfisket fra 1850-tallet bør på ingen måte underslås.<sup>149</sup>

#### *Vær, vind og sted – før og nå*

Som kildemateriale til vær og vind benyttet jeg blant annet forlisberetningene som inneholdt opplysninger om vær, vind og sted. Ved å forholde disse opplysningene til tilsvarende i dag kunne jeg gå inn i et fortolkningsarbeid for å finne ut hvilke situasjonsbeskrivelser dette dreide seg om. Å ferdes i landskapet har vært en viktig del av både jobb og fritid for meg. Gjennom jobben som lærer i friluftsliv var det å "lese" forholdet mellom kart og terreng en viktig del. Det er med denne bakgrunnen jeg har benyttet Sjøkartverkets 50 000 serie fra Folla til Hammerfest, både som kilde og referanse. Å lese kart handler først og fremst å forstå kartets symboler og tegn som utgir seg for å være landskapet. Kartene alene vil derfor alltid være en feilkilde til det fysiske landskapet. En mye brukt vits i undervisning i kartbruk er "hvis kart og landskapet ikke stemmer overens, så er det landskapet som er rett". Ved å ferdes i det fysiske landskap vil noen av disse feilkildene bli korrigert og man opparbeider en evne til å la kartet referere til det fysiske, kartet i seg selv er bare et "minne". Min egen praksis og erfaring i landskapet har jeg benyttet som en slik korrigerende referanse. Jeg har en viss kjennskap til området mellom Hammerfest og Folla, siden jeg har seilt hele strekningen med nordlandsfembøring. Imidlertid er det strekningen Tromsø - Lofoten og selve Lofothavet jeg har størst kjennskap til.

Å ha vært et sted er ikke det samme som å være kjent. Mitt nærområde har vært Lofoten og Vesterålen, oppvokst på Hadseløya, bosatt på Moskenesøya i fem år blant annet som lærer i friluftsliv, og lærer ved Vågan Folkehøgskole i Kabelvåg. Å kunne lese kart og være relativt kjent i landskapet betyr ikke å være kjent på havet på samme måte som fiskere som ferdes der hver dag i mange år. Kjennskap til bølger, strøm og værrets virkning krever lang erfaring, noe som jeg ikke vil utgi meg for å ha. Jeg har heller ikke gjort noen intervjuer om dette og benytter først og fremst Eldjarn og Godals fremstilling av informantene.<sup>150</sup> Men etter fem år i det som i værmeldinga betegnes som utsatte strøk mener jeg å ha fått en viss kjennskap til fallvinder og spesielle værforhold. *Nu kjæm han me' han* har for meg fått en annen betydning.

<sup>149</sup> Se for eksempel C.F. Rodes bok *Norges fyrvesen* 1941 og Birger Bjørkhaug/Sven Poulssons *Norges Fyr, fra Stad til Grense-Jakobselv* Bind 2 1987.

<sup>150</sup> Eldjarn/Godal 1988

Den viktigste erfaringen er at såkalte representasjoner av landskapet som kan fremstå som overdrevet og morsomme i fortellinger, kan ha sitt helt reelle opphav.<sup>151</sup> Alvoret i en slik opphavssituasjon bør ikke glemmes selv om vi føler oss trygge i vår moderne tilværelse. Alle disse referansene til egen praktisk erfaring synes nok uvanlig i et hovedfag i historie, men jeg mener det er viktige hjelpemidler for å kunne forstå hvordan landskapet ble forstått, hvordan nordlandsbåtens rom ble konstruert og hvilke strategier mot fare som fiskerne benyttet.

#### 2.2.1. Tradisjonell kunnskap som diskurs og konstruksjon av rom

Når jeg her trekker inn tradisjonell kunnskap som diskurs, mener jeg den kunnskaps-sammenhengen fiskerne virket innenfor. Jeg velger å snakke om denne kunnskapen som tradisjonell kunnskap som jeg her forstår som en sammensatt samling av ferdigheter knyttet til omfattende naturkjennskap og landskapsforståelse. Denne kunnskapen var nært knyttet til praksis og erfaring og ble overført gjennom tradisjonen. Jeg skal om litt komme tilbake til hvordan denne type kunnskap var organisert og hvordan dette kan komme til uttrykk. Først til tradisjon som defineres av filosofen Bertil Rolf som *...en kontinuitet, en videreføring av kunnskap, holdninger eller forståelse imellom tre tradisjonsgenerasjoner*.<sup>152</sup> Ifølge Rolf må denne kunnskapen *...være overlevert i den samme prosessen som medfører at tradisjonen videreføres. Kunnskapens innhold og betydning vil stå i forhold til opplærings-situasjonen*.<sup>153</sup> Formidlingen foregikk som regel gjennom praksis og oppgaver som ble tildelt den oppvoksende slekt etter hvert og Rolf har delt inn i tre ulike kunnskapsnivå. Det første nivå er *...praktisk kunnskap i enlighet med regler där regelföljand i princip kan avgöras utan hänvisning till andra bedömare än den aktör som utför handlingen*.<sup>154</sup> Når man ror ser man om det går framover. Denne prosessen kan foregå rent kroppslig uten begreper, og læringsprosessen kan være ubevisst som i barns lek og utforskning av miljøet. Både roing og seiling krever mye trening for å mestres, og dette var kunnskap som ble overført mellom generasjonene ut fra hva som kulturelt var ansett som viktig. Dette bekreftes i Rolfs neste nivå hvor *...praktisk kunnskap i enlighet med regler där regelföljand yttre kan avgöras endast genom hänvisning till andra bedömare än den aktör som utgör handlingen*.<sup>155</sup> Denne fasen er ikke lenger preget av lekende utprøving. Det er den unge aktøren skulle lære voksenverdenens

<sup>151</sup> Se for eksempel Vett og Uvett, særlig "Brev fra Yttersia", Aas og Zappfe 1987

<sup>152</sup> Rolf 1991, 1998, hos Planke 2001:10

<sup>153</sup> Rolf 1991, hos Planke 2001:10-11

<sup>154</sup> Rolf 1991:116 hos Planke 1996:110

<sup>155</sup> Rolf 1991, hos Planke 1996: 111



krav, fortsatt med et kroppslig fokus, men med uttalte regler, kritikk og evaluering. Det kan beskrives som en overgang til å bli vant. Filosofen Viggo Rossvær har benyttet begrepet *vantmannskunnskap*, som han beskriver som en status, - en slags ...alt - mulig kompetanse.. som krever evne til vurdering og improvisasjon.<sup>156</sup> Jeg legger vekt på at dette er knyttet til erfaringsnær kunnskap og betyr å *beherske* noe. Det kan si noe om enkeltpersonens kunnskapsnivå, men kan også sees som en del av et felleskulturelt krav til hva som måtte beherskes for å oppnå en slik status. Oppveksten innenfor en fiskerkultur på 1800-tallet sikret at man lærte de elementære tingene tidlig gjennom å delta i arbeid. For å få en vantmannsstatus måtte man mestre grunnleggende kulturelle ferdigheter på et forventet nivå, og på en selvstendig måte. I tillegg betydde det å beherske noe innenfor gitte omgivelser. De forholdene som til enhver tid rådet med flo og fjære, vær og vind var den konteksten kunnskapen skulle praktiseres i. Det å være vant handlet dermed også om å være vant i landskapet med dets variasjoner. I utvidet forstand ser jeg på landskapet og dets variasjoner som en sosialiseringfaktor, det var i landskapet man ble kroppslig kjent. Først når man mestret de grunnleggende kulturelle ferdighetene kunne man begynne å snakke om dyktighet, for det å være dyktig betydde etter min mening at man kunne noe utover det å være vant.

Bertil Rolfs kaller det siste nivået for kompetanse, og beskriver det som ...*knowhow forbenet med refleksjon*. Den som innehar den ...*kvalifiserte praktiske kunnskap som vi kaller kompetanse*.. kan påvirke områdets regler for kvalitet gjennom refleksjon. Det er ikke en egenskap hos et individ, men ...*hviler på en relasjon mellom individuelle aktører og et sosialt regelsystem*.<sup>157</sup> På dette nivået finner vi det vi kan kalle den samlede kulturelle kompetansen.

### Kildemessige føringer

Ved å dele kunnskapen inn i ulike nivå kan vi bli oppmerksom på at kildene kan vise til ulike kunnskapsnivå. Noe kunne ha vært regnet som elementært, andre ting som svært avansert. Det er imidlertid ikke alltid like lett å se slike nyanser for oss som står utenfor både i tid og rom. Pierre Bourdieu har i *Le sens pratique* vist at det er stor forskjell mellom regler og praktisk sans.<sup>158</sup> Bourdieu er opptatt av såkalt taus kunnskap og jeg mener at tradisjonell kunnskap opplagt har en taus dimensjon. Likevel handler det ikke alltid om taushet, men kan være et

<sup>156</sup> Rossvær 1998:31

<sup>157</sup> Rolf 1991:121, hos Planke 1996:111

<sup>158</sup> Hos Andersen og Kaspersen 2001:345

spørsmål om kjennskap til feltet.<sup>159</sup> Det er ikke slik at all tradisjonell kunnskap var taus i bokstavelig forstand og foregikk uten at aktørene hadde ord og mulighet for å diskutere. Kunnskapen kunne fremstå som taus for utenforstående fordi den var kroppsliggjort og automatisert og dermed elementær. Det er ulike synspunkter på dette og det er skrevet mye særlig innenfor det etnologiske fagfeltet.<sup>160</sup> Eldjarn og Godal har benyttet et begrep de kaller handlingsbåren kunnskap hvor flere tause handlinger er knyttet til ei handlingsrekke, og kunnskapen er relatert til sammenhengen.<sup>161</sup> Arbeidet foregår ofte i taushet av ulike årsaker, og kan være vanskelig å formidle for utenforstående. Arbeidssituasjonen kan være krevende og kompleks for eksempel når båtbyggere vurderer og bearbeider materialer.<sup>162</sup>

Kildemessig har dette en betydning. Slik kunnskap som ofte har et muntlig uttrykk kan i skriftlige kilder framkomme annerledes enn kunnskap vanligvis kommer til uttrykk i skrift.

Walter J. Ong har vært nyttig som hjelper til å finne ut av det han kaller muntlige kulturers språkform. Ong beskriver det som et stort problem å forstå fortidens kunnskap, noe jeg mener er noe overdrevet. Han skiller strengt mellom en akademisk vitenskaplig tenkemåte og et "primitivt" samfunn helt uten skrift. Dette er ikke helt relevant for 1800-tallet som ikke var et isolert skriftløst samfunn. Det fantes nok både fiskere og andre i kystsamfunnene som kunne lese og skrive på den tiden. Kunnskapen var først og fremst knyttet til konkrete sammenhenger, situasjoner og erfaringer i hverdagslivet. Dette gir seg utslag i begreper som er situasjonsbestemte og minimalt abstrakte.<sup>163</sup> Språklig kan det synes naivt og elementært, og selve kunnskapen kan være helt fraværende i uttrykket.

Kunnskapen kan fremstå i symboler og helheter som kan vise til bestemte situasjoner.<sup>164</sup> Den kommer sjelden til uttrykk med presise begreper,<sup>165</sup> og man kan si at symbolene uttrykker en fortettet virkelighet, noe som kan være vanskelig å forstå uten erfaring. Å "holde høyden" kan være et slikt fortettet uttrykk. Dette beskriver en kompleks og sammensatt situasjon hvor det er mange faktorer å følge med på; vind, strøm, bølger og landskap som man skal styre båten i forhold til. Dette var likevel en elementær kunnskap som alle seilere måtte mestre. Hvis det

<sup>159</sup> Se for eksempel Eldjarn 1997

<sup>160</sup> Se blant andre Planke 2001, Polyani 2000

<sup>161</sup> Godal 1997, se også Planke 2001

<sup>162</sup> Se for eksempel Eldjarn 1997, Planke 1996

<sup>163</sup> Ong 1999:63

<sup>164</sup> Ong 1999:52



blir påpekt at "han klarte ikke å holde høyden" kan dette være et utsagn som viser til at forholdene var svært vanskelige.

Språklig kan kunnskapen også være utformet for å huskes. Dette gjenspeiler seg ifølge Ong som *...formler som ger stöd for minnet*.<sup>165</sup> Ong tar utgangspunkt i lange fortellinger, mens det i fiskermiljøet på 1800-tallet ikke var så mange skaldekvad. Men det var mange ordtak som vi kan se passer inn i Ongs *...grupper av enheter, såsom parallella termer, fraser, satser*.<sup>167</sup> Ordtakene kan synes merkelige, naive eller intetsigende. Vi må huske at kunnskapen ofte ble organisert i handlingen og erfaringen. Dermed peker slike ordtak mot slike erfaringer. De kunne også ha en utpreget humoristisk form som vi ikke skjønner henviser til praksis eller hendelser i hverdagslivet av betydning.<sup>168</sup> En del omskrivninger av stedsnavn har fått navn som retter seg mot kvinners og menns underliv, for eksempel Hamarøyskaftet og Kjærringskrævet. Disse navnene har helt klart en underholdende funksjon, men deres påtakelige utforming kan også ha med at de er viktige steder som skulle huskes. Kroppslig og situasjonsbestemt kunnskap kunne uttrykkes gjennom symboler og gjerne i fortellinger. I fortellersfæren blir slik kunnskap satt inn i en form hvor man ikke bare ønsker å høre om seileren, men om den *dyktige* seileren. Den muntlige kulturen bærer med seg en last av *...epitet och annat formelartad stoff, som man i skriftkulturer mener er et hinder og unødvendig*.<sup>169</sup>

Språklig kan vi i kildene finne spor etter kunnskap, hvor språket først og fremst peker mot situasjoner, erfaringer, felleskulturelle kontekster og kan ha form som helhet og fortellinger med et underholdningsaspekt. For at slik kunnskap skal bli tilgjengelig for oss kan vi gå til det kildene peker mot. For eksempel landskap, kunnskapsnivå, eller bestemte situasjoner for eksempel spesielle vær-situasjoner. Konteksten vil være svært viktig og ved å relatere ulike sider av kulturen til hverandre som her; båt, landskap og fortellinger/språkbruk kan vi se disse sporene i sammenheng.

<sup>165</sup> Ong 1999:51

<sup>166</sup> Ong 1999:51

<sup>167</sup> Ong 1999:51

<sup>168</sup> Ong 1999:56

<sup>169</sup> Ong 1999:51-52

### Ulike landskap

Det er landskapet som er nært og synlig fra sjøen med fjæra, kystlinjen og variasjonene i tilknytning til leia, fjell, holmer og skjær jeg skal befatte meg med. Det er der går an å ferdes.<sup>170</sup> Jeg velger å kalle dette området for landskap, selv om enkelte har valgt å fokusere på "havskap".<sup>171</sup> De senere års begrepsdrøftinger knyttet til natur, landskap, sted og rom har vist hvordan disse begrepene har blitt fylt med ulik mening til ulike tider.<sup>172</sup> Dette gjør det vanskelig å snakke om "det samme" landskap på 1800-tallet som i dag. Fiskerne på 1800-tallet var ikke som vi beskyttet av teknologi og bebyggelse som kan gi oss en forestilling om at vi kan "gå ut av" naturen. For 1800-tallets fiskere var landskapet rammen for handling og væren, det var her livet ble levd og erfaringer ble gjort.<sup>173</sup> Selv om det er stor avstand i tid og mentalitet fra i dag til 1800-tallet, vil jeg hevde at landskapet er en noenlunde sikker referanse. Hvis det var spesielle forhold ved Lyngstua eller Brynilen på 1800-tallet er det nok det fortsatt, noe som gjør det mulig å benytte navnene som referanse. Spesielle værforhold og bølgeførhold er kartlagt i *Den norske los*.<sup>174</sup> Det er selvfølgelig viktig å ikke umiddelbart tro at det vi vet i dag visste de da også. Dermed lar jeg steder, - i form av navn, være faste punkter i rommet. Når man ror eller seiler forholder man seg til steder underveis hvor handlinger og tenkemåten er preget av forandringer i varierende tempo. Man orienterer seg etter navngitte steder. Når det fremkommer navn i fortellinger og beretninger undersøker jeg hvordan disse stedene er med hensyn til vær og vindforhold.

Selv om vi kan ferdes med nordlandsbåt der i dag er det ikke mulig å gjøre de samme erfaringer som de gjorde før. Et spesielt skjær eller et fjell kunne være et viktig meed i leia når man ikke hadde kart, kompass eller GPS<sup>175</sup>. Vi har værmelding, redningstjeneste, VHF<sup>176</sup> - og motor. Likevel er det ikke noen spøk å forlise i dag heller. Det er mulig å lære å se etter de samme kreftene og de samme situasjonene.

<sup>170</sup> Landskapet under vann der fisken er skal jeg ikke befatte meg med (annet enn skjær, båer o.l.).

<sup>171</sup> Se for eksempel Krogh 1999:109

<sup>172</sup> Som Demeritt 1994 hos Fosso 2000:165, eller John Searle hos Thuen 1999:18, hvor det konkrete fysiske landskapet ikke er avhengig av vår viten eller mening om det.

<sup>173</sup> Meløe 1990:71

<sup>174</sup> Bind 1 Norges Sjøkartverk, 1986

<sup>175</sup> Geographical Positioning System, satellittstyrt navigasjonssystem.

<sup>176</sup> Very High Freequense – kommunikasjonsmiddel som inngår i den offentlige kystradiotjenesten



### Situasjoner – båten som enhet

Det er mulig å benytte nordlandsbåter i dag og forsøke å fortolke disse båtene inn i fortidens sammenheng. Hvilke grenser hadde båten, hva skulle til for å mestre dem og hvilke åpenbare svakheter hadde de?

Selv om jeg betrakter landskapet fra båten er det ikke mulig å oppnå noen umiddelbar forståelse av hvordan 1800-tallets fiskere forstod landskapet. Det er ikke "det samme landskapet" vi betrakter mentalt, men det er "det samme landskapet" rent fysisk. Værmessig, årstidens variasjoner og lignende har stort sett ikke endret seg på noen overskuelig måte. Å betrakte landskapet fra båten i dag kan være et inntak til før. Båten er den "samme" og det fysiske landskapet er "det samme" med krefter som vind, bære og strøm som virker inn på båten. Ut fra Gadamer's hermeneutiske historiefilosofi utgjør vår egen historiske kontekst *...en nødvendig forutsetning for at vi i det hele tatt skal kunne forstå andre kontekster.*<sup>177</sup> Min posisjon i landskapet og min nåtidige forståelse er min fordom eller *førdom* som Gadamer beskriver som en *...vurdering som man har før alle sider av saken er utforsket.* Gadamer ser slike fordommer som en forutsetning og en nødvendighet for at vi skal komme i gang med fortolkningsprosessen.<sup>178</sup> Begrepet *virkningshistorie* står her sentralt, og med det mener Gadamer at fortida ikke bare skal rekonstrueres og forstås.<sup>179</sup> Fortida er en oversettelse av mening inn i min nåtid *...hvor fortida allerede er aktiv..* og påvirker min *...samtidige horisont.*<sup>180</sup> Det er selvsagt muligheter for kildekritiske feilvurderinger. Målet er å gå inn i praksis for å bruke båten så nært som mulig opp mot hva den var ment for, ut fra mannskaps- og vær-situasjon opp mot det som var vanlig før. Så gjenstår fortolkningsarbeidet - når nærmer vi oss kunnskapsnivået til 1800-tallets fiskere?

### Det hellige og det profane landskap?

Anni Henriksen<sup>181</sup> velger i sin oppgave å skille mellom det hellige og det profane. Disse begrepene har hun hentet fra religionshistorikeren Mircea Eliade. Han mente at det hellige var noe helt forskjellig enn det vanlige, det vil si det profane.<sup>182</sup> Det hellige ble ifølge Eliade

<sup>177</sup> Gadamer 1981 hos Olsen, B. 1997:111

<sup>178</sup> Gadamer hos Olsen, B. 1997:111

<sup>179</sup> Gadamer 1981:267 hos Olsen, B. 1997:112

<sup>180</sup> Gadamer i Olsen, B. sin framstilling 1997:112

<sup>181</sup> Henriksen, A. 1997

<sup>182</sup> Pollan hos Eliade 1998:13

fastholdt i kraft av symboler, myter og ritualer i mer arkaiske kulturer.<sup>183</sup> Grunnen til at jeg tar for meg dette begrepsmessige skillet er at det er vanlig i tilknytning til studier av folketro å si at det på siden av den vanlige dagligdagse verden fantes en "annen verden".<sup>184</sup> Denne verdenen var usynlig og det var bare i noen sammenhenger at disse to verdenene kom i kontakt med hverandre.<sup>185</sup> Selv om forteller materialet tilhørte folketroens *åndshistoriske realiteter*,<sup>186</sup> velger jeg å se dem som en del av landskapet og landskapets krefter. I denne sammenhengen kan det være vanskelig å skille magiske handlinger, ritualer og symboler fra hverandre. Magiske handlinger kan defineres som *...ord og handlinger av mer eller mindre utpreget rituell art som tar sikte på en umiddelbar ("overnaturlig") påvirkning av naturfenomener.*<sup>187</sup> Ritualer derimot kan ifølge religionshistorikeren Jonathan Z. Smith sees som *...først og fremst en måte å være oppmerksom på.*<sup>188</sup> Denne rituelle prosessen blir gjort *...for å markere interesse..* hvor stedet ifølge Smith *...styrer oppmerksomheten.*<sup>189</sup> Det religiøse stedet oppstår dermed ved en *tillegging* av mening, og stedet har ifølge Smith ingen egen essensiell betydning. Jeg vil hevde at stedene har en viktig betydning når det gjelder temaet *fare*, og at landskapets fysiske uttrykk påvirket oppfatningen av det. Landskapet var ikke tomt eller stille. Det var fylt av dynamikk og endring i tidevann, døgn og årsrytmer, og variasjon i været. Med blikket rettet mot landskapet var det *landskapet* og dets krefter fiskerne var ute etter å forstå. Når det kom mørke skyer i horisonten, var de opptatt av hva landskapet ville si.

Kunnskap om når man kunne være på havet og når man skulle komme seg på land handlet om å forstå havets og vindens "språk". Disse varierte uttrykkene og erfaringer på stedet gav grunnlag for fortolkning og tillegging av mening. Ritualer, symboler og den magiske dimensjonen hadde etter min mening en nær tilknytning til *...det faktiske fysiske uttrykket landskapet har.*<sup>190</sup> Arkeologen Audhild Schanche sier at det kan sees som spor fra landskapet *...i sinnet hos menneskene..* som levde og handlet der.<sup>191</sup> Jeg hevder derfor at symboler, ritualer og magiske handlinger kunne være en måte å være oppmerksom *i rommet* på, og at

<sup>183</sup> Pollan hos Eliade 1998:13

<sup>184</sup> Bratrein 1992: 621

<sup>185</sup> Bratrein 1992:621

<sup>186</sup> Hodne 2000:9

<sup>187</sup> Kværne og Vogt 1992:206

<sup>188</sup> Smith 1998:87

<sup>189</sup> Smith 1998:87

<sup>190</sup> Schanche 1995:43



disse kunne ha en nær tilknytning til det fysiske landskapets uttrykk. De kunne være markører av fare generelt, men også rettet mot spesielle konkrete farer.<sup>192</sup> Jeg vil understreke at jeg ikke mener dette var den eneste dimensjonen og jeg undervurderer ikke trosaspektet og forståelsen av den magiske virkelighet, men jeg mener at det er dette jeg kan bidra med noe nytt i. Det ville ha vært svært interessant å sett på forholdet mellom tro og praksis og overgangen mellom disse aspektene.

### 2.2.2. Fortolkning av fortelling, symboler og tegn

Jeg har innledningsvis snakket om ulike typer fortellinger og her skal jeg vise hvordan jeg har valgt å fortolke de ulike fortellingene. Fortellinger kan ha ulike hensikter de kan være heltefortellinger eller tragedier, de kan være kritiserende eller beroligende. De kan med andre ord fortolkes i forhold til mange sider av kulturen; interne sosiale maktstrukturer, motsetninger mellom ulike etniske grupper, kjønnsrelasjoner osv. Jeg har i utgangspunktet skilt mellom draugfortellinger og de fortellerstemmene som fremkommer i beretninger om praksis, seilas, forlis og berging. Draugfortellingene blir fortolket svært detaljert, mens mine betraktninger om ulike fortellerstemmer hos fiskerne blir mer røfflig behandlet. Jeg ser på fortellerstemmene<sup>193</sup> ut fra om de er preget av tragedie eller heltemot. Dette kan si noe om hvordan erfaringene ble ordnet.<sup>194</sup> Erfaringene og fortellingene blir dermed ikke betraktet som identisk, men menneskene skapte fortellingene og ordnet erfaringer og gav dem meningsinnhold gjennom dem.<sup>195</sup> Disse fortellerformene kan si noe om hvordan fiskerne betraktet disse erfaringene og hva de ønsket å formidle videre.

#### Draugfortellinger, symbolforståelse og fortolkningsramme

Når det gjelder draugfortellingene har jeg foretatt en mye grundigere analyse. Jeg mener det er mulig å dele denne symbolfiguren opp i flere elementer. Utgangspunktet for dette synet er deler av Paul Ricoeurs språkfilosofi. Språket blir av filosofen Paul Ricoeur først og fremst beskrevet som tvetydig.<sup>196</sup> Denne tvetydigheten gjør det nødvendig å fortolke språket og dette fortolkningsarbeidet går på å skille en *...skjult mening i en åbenlys mening*.<sup>197</sup> Ricoeur

<sup>191</sup> Schanche 1995:43

<sup>192</sup> For begrepet "markører" i landskapet se Hansen 1994 og 1996

<sup>193</sup> Se for eksempel Kaldal 2002, Eco 1994 eller Aaslestad 1997

<sup>194</sup> Eco 1994:112-113

<sup>195</sup> White 2003:15

<sup>196</sup> Ricoeur 1979:27, presentert i introduksjonen av Arne Grøn

<sup>197</sup> Ricoeur 1979:27, presentert i introduksjonen av Arne Grøn

benytter et symbolbegrep som han forklarer på følgende måte: *Jeg kalder enhver betydningsstruktur symbol, hvor en direkte, primær, bogstavelig mening ved overskudd [surcroît] betegner en anden, inddirekte, sekundær, billedlig mening, som kun kan gribes igennem den første*.<sup>198</sup> Det er med dette utgangspunktet jeg kaller draugen for en symbolfigur. Jeg mener at denne symbolfiguren er sammensatt og mangetydig og dermed kan fortolkes på mange nivå og avdekke mange lag av mening avhengig av den konteksten man setter draugen inn i. Ved hjelp av et sammensatt metodeverktøy vil det være mulig å avdekke flere lag av mening.

#### Ulike analysenivå og begreper

Jeg har valgt å benytte metoder både fra såkalt strukturalistiske og poststrukturalistiske teorier, hvor både Claude Lévi-Strauss, Edmund Leach, Pierre Bourdieu og Umberto Eco har vært sentrale. Jeg har dristet meg til å sette sammen min egen variant av metoder som "åpnet" fortellingene slik jeg mente var mulig.

Claude Lévi-Strauss skriver i artikkelen "The Story of Asdiwal"<sup>199</sup> om en strukturorientert måte å fortolke en myte på. Han isolerer *...the various levels on which the myth evolves: geographic, economic, sociological, and cosmological – each one of this levels, together with the symbolism proper to it, being seen as a transformation of an underlying logical structure common to all of them*.<sup>200</sup> Å gripe både det geografiske, økonomiske, sosiologiske og det kosmologiske nivå var for omfattende for mitt prosjekt. Jeg valgte å legge hovedvekten på draugens tilknytning til landskap og rom, samtidig som jeg også forholdt meg til det sosiale aspektet det å være fisker var. Jeg så dette først og fremst som en kunnskapsstatus som var forbeholdt de voksne mennene og ville se på draugfortellingene i forhold til det å være gutt eller mann. I tillegg var det interessant å se på det interne maktforholdet i båten og hvordan dette kunne knyttes til draugfortellingene.

Det strukturalistiske feltet er svært stort og jeg benytter meg bare av en liten del av det. De ulike autoritetene på feltet som oftest blir nevnt er C.S. Peirce, F. de Saussure, E. Cassirer, L. Hjelmslev, C. Morris, R. Jakobson, og R. Barthes. Det er ikke så stor enighet mellom dem og

<sup>198</sup> Ricoeur 1979:27 presentert i introduksjonen av Arne Grøn

<sup>199</sup> Lévi-Strauss 1978

<sup>200</sup> Lévi-Strauss 1978:1



de benytter termer som *sign, symbol, index, signal, icon* på ulike måter med mange komplekse argumenter.<sup>201</sup> Jeg vil hovedsakelig opprette to skiller, et mellom tegn og symbol og et mellom metafor og metonym. Når jeg snakker om draugen som symbol oppfatter jeg dette som helheten, alle fortellinger og utsagn som ble knyttet til denne figuren som helhet. Når jeg ser på draugsymbolet som et tegn – eller det jeg her kommer til å kalle for en markør, ser jeg på hvordan symbolfiguren ble brukt. Eco definerer tegn slik: *A sign is everything which can be taken as significantly substituting for something else. This something else does not necessarily have to exist or to actually be somewhere at the moment in which a sign stands in for it.*<sup>202</sup> Ble symbolfiguren Draug benyttet som et tegn, eller en markør for noe, for å rette oppmerksomheten mot noe eller omskrive noe. Dette tegnet kunne ha nær sammenheng med hva symbolet vanligvis stod for, eller det kunne være metaforisk, et tegn for noe vilkårlig annet. Dette kan forklares nærmere ved å skille mellom det Leach kaller metafor og metonym.<sup>203</sup> Leach beskriver metonym som et tegn som har en direkte sammenheng med det er et tegn for. For eksempel røyk og ild, hvor røyk blir et metonym for ild med henvisning til en direkte årsakssammenheng. (Draug – dauing – død) Andre kaller dette for et indekstegn som er årsaksbestemt knyttet til sin gjenstand. Metaforen derimot er vilkårlig benyttet i stedet for det henviser til,<sup>204</sup> for eksempel en båt som symboliserer ferden til dødsriket. Dermed kan vi undersøke hvordan symbolfiguren beveger seg på det Hjelmlev kaller et denotativt og et konnotativt nivå.<sup>205</sup> Den denotative betydningen er den direkte eller ordrette betydningen av tegnet. Båt henviser til båten, men *...betydningen av ordet kan tas over av et nytt og høyere betydningsnivå, det konnotative..*<sup>206</sup> som en båt til livets seilas – vi er alle i samme båt og lignende. Antropologen Bjørnar Olsen sier noe forenklet at konnotasjon er den symbolske betydningen, mens denotasjon er den direkte betydningen.<sup>207</sup> Det går dermed an å snakke om denotative og konnotative nivå i draugfortellingene.

<sup>201</sup> Leach viser to ulike måter å inndelegge begrepene på. Man kan sette: *“...sign to a box category within which symbol, signal index and icon are subdivisions. Eller man kan la symbol og tegn være: “...contrasted sub-sets of index”*. Det er den siste Leach støtter seg til Saussure, Jakobson og Barthes gjennom Mulder og Hervey. Leach 1976:10 i note

<sup>202</sup> Eco 1976, hos Sandmo 1999:81

<sup>203</sup> For utdypende forklaring se Leach 1976:9-16

<sup>204</sup> Leach 1976: 9-16. Jeg velger å benytte dette på et mer pragmatisk verktøyplan og ikke i en filosofisk sammenheng, og er oppmerksom på at Leach fremlegging har mange forutsetninger som ikke kommer frem her, og kan stå i motsetning til både Eco og Ricoeur.

<sup>205</sup> Hjelmlev i Olsens fremstilling, Olsen, B. 1997:179-182

<sup>206</sup> Olsen, B. 1997:180

<sup>207</sup> Olsen, B. 1997:180

Jeg trenger å avklare analysenivåene enda nærmere, og vil i oppgaven snakke om draugen i forhold til steder, situasjoner, kunnskapsstatus og plassering i og i forhold til båten. I tillegg er jeg opptatt av draugfortellingenes fremføringssituasjon, den såkalte performance-delen.

### Motsetninger

Jeg har valgt ut noen motsetninger som kunne hatt betydning både på et bevisst og et ubevisst plan, først og fremst med utgangspunkt i Pierre Bourdieus fremstilling av dette i sitt studie av det Kabylske samfunnet.<sup>208</sup> Motsetningen mellom det mannlige og det kvinnelige syntes i starten svært interessant, men etter hvert måtte jeg la dette ligge på grunn av plassmangel. Et annet aspekt som jeg har konsentrert meg om er forholdet mellom innenfor og utenfor båten. Dette gav mening for å forstå krefter og dynamikk relatert til konstruksjonen av båtens rom. Ellers så kunne detaljer som foran eller bak i båten være viktig fordi dette kunne kommunisere selvfølgeligheter for fiskerne som vi i første omgang ikke forstår. Ellers har jeg sett på forholdet mellom erfaren og uerfaren som motsetninger for på den måten å tydeliggjøre overgangen mellom disse to statusene. Et annet aspekt som jeg har sett som motsetninger, særlig fordi dette åpenbarte seg tidlig i materialet med nemningsfordommer er forholdet mellom hav og land. Dette motsetningsforholdet kunne avdekke andre betydningsaspekter i draugmaterialet enn jeg umiddelbart fikk øye på.

### Nærhet og distanse, spelling mellom symbol og praksis

Særlig ønsket jeg å se om fortellingene om draugen var markører som pekte på noe i landskapet. Her satte jeg stedet fortellingen var knyttet til i fokus. Hva var det med dette stedet, hva rettet fortellingen oppmerksomheten mot? Dette lar seg gjøre ved at fortellingene ofte oppgir navn på stedet hvor hendelsen hadde foregått. Dermed kunne jeg oppsøke stedene eller lete etter informasjon om stedene som kunne bidra til å forstå denne spesielle oppmerksomheten. I tillegg har det vært interessant å se på draugens forhold som representant for krefter som vind og bølger. Fremstod han som en symbolisert metafor for noen av disse kreftene? På hvilken måte kunne slike konkrete sammenhenger i landskapet fremstå i symbolsk form i fortellingene?

<sup>208</sup> Se for eksempel Bourdieu 1977:96-159



Den neste analysefaktoren er forholdet erfaren – uerfaren kunne settes inn i forholdet *draug-gutt og draug-mann*. Draugfortellingene blir analysert ut fra skillet mellom uvant og vant siden jeg ser det å være fisker som en kunnskaps- og ferdighetsstatus. Så tar jeg utgangspunkt i den praktiske konteksten og leter etter draugfortellingenes funksjon. Hvis fortellingen hadde en hensikt, hva ville det være interessant å si noe om for *vante fiskere*? Hva ville være interessant, underholdende eller lærerikt og hvorfor ble dette sagt i en symbolsk fortelling? Hvor var fortellingens mening rettet? Jeg mener det er interessant å fokusere på, hvilken betydning fortellingen kunne ha for dem som var vant. For oss er det interessant at årene skulle ligge i samme retning. For dem var det sannsynligvis en selvfølge. Var da disse fortellingene myntet på de uvante, eller hadde de en annen mening og retning? Når jeg fortolker draugfortellingene ser jeg også på *handlinger* og ser etter lignende handlinger i virkeligheten. Jeg leter etter *brudd* i draugfortellingene, og relaterer dette til en mulig praksis situasjon.<sup>209</sup> Jeg ser etter ord som går igjen i praksis og som benyttes i draugfortellingene for eksempel *grønnålen* som ofte dukker opp. Hva betyr *grønnålen* i praksis og hva kan den bety i draugfortellingene? Slik *leser* jeg draugfortellingene inn i en praktisk kontekst, og forsøker å finne overskuddet av mening som står igjen etter at praksis er avklart.

### Performance

Fortellingene har også et fremføringsaspekt som vi ikke får tak i teksten. Stemmebruken, lyden, mimikken – alt dette kan farge betydningen av fortellingen.<sup>210</sup> Det går likevel an å jobbe med forteller materialet ved å "fremføre" dem selv, legge lyd og ulike betoningar som ironi, heltefortelling og tragedie. Harald Gaski har i "Et språk å fange rypa i" vist hvordan han oppfatter at onkelen kunne leke med språket og gi det doble betydninger.<sup>211</sup> Det interessante er hvordan språket som tok utgangspunkt i arbeidet også åpnet for symbolsk og mer abstrakt bruk.<sup>212</sup> Språket gav rom for mangetydighet, for fantasi og språklek også i en tradisjonell

<sup>209</sup> Dette var for eksempel Levi-Strauss opptatt av blant annet i Lèvi-Strauss 1978, se også Christiansen 1946:77 om stikkordene i fortellingene som bærende element.

<sup>210</sup> Se for eksempel Myklebost 2002 om kilder som kan høres. Dette er imidlertid i direkte betydning ved å høre informantene snakke – i intervjusituasjonen eller på bånd. Jeg er opptatt av hvordan fremføringen av fortellingene kunne ha vært. Dette er også en av flere situasjonsinnvirkende faktorer som Richard Baumann mener man skal ta med i analysen av muntlige fortellinger Baumann 1986:2-4 hos Planke 2001:114-115

<sup>211</sup> Gaski 1994:240-242

<sup>212</sup> Gaski 1994:243

kontekst.<sup>213</sup> Min egen kjennskap til fiskere som yrkesgruppe, min egen oppvekst i nordnorsk kultur med denne hangen til overdrivelse, ironi, språklek og useriøsitet har gitt meg mange opplevelser av et sprudlende overskudd. Fortellinger kan farges av muntlige krumspring hvor man sier det motsatte av det man mener, ord som har en kjent betydning blir brukt til noe annet, og man høster latter og stor oppmerksomhet. Denne bakgrunnen er viktig å ha med når man skal fortolke fiskere på 1800-tallets språkbruk.

### 2.3. Oppsummering

Jeg tar dermed utgangspunkt i mine innsamlede kilder. Så går jeg til båten i praksis for å teste ut hva kildene kan bety. Deretter går jeg tilbake til kildene for å analysere erfaringer fra praktiske situasjoner i landskapet og egne situasjonserfaringer. Dette sammenholder jeg med fortidens referanser til vær-situasjon, bølgemønstre. Fra mitt ståsted betrakter jeg prosessen fra uvant til vant ut fra hva vi i dag oppfatter som uvant og vant i en råseilsbåt. Båten blir dermed det grunnleggende analysenivået i oppgaven og binder oppgaven sammen og alle analysene gjøres på en eller annen måte ut fra båten. Fortellerteknisk tar jeg utgangspunkt i båtens teknologiske historiske utvikling og ser på hvilken måte gjenstanden endret seg i perioden. Fiskerne behøvde en båt og i anskaffelse av båten ble det stilt noen krav og det ble gjort noen valg. Her leter jeg etter strategier i båten og hvordan disse strategiene ble oppfattet. Ut fra dette historiserende kapitlet har jeg utformet resten av med hovedvekt på landskap og rom. I landskapsdelen foregår det en reise med ulike faser, i romdelen er målet å få båten i funksjon og bevege seg mot det som ble oppfattet som grensene ved det å være på havet i en nordlandsbåt. Etter dette settes dette inn i en historisk endringskontekst.

Jeg historiserer oppgaven ut fra båtens utvikling. Deretter gjør jeg en kvalitativ fordypning i de teknologiske aspektene ved båten, forhold mellom landskapets utforming og fiskernes syn på landskapet og konstruksjonen av nordlandsbåtens rom i praksis med siktepunkt mot grenseerfaringene for å studere temaet strategier mot fare. For å kunne gjøre dette på en god måte har den kvalitative fordypningen vært løsningen og ikke det lange tidsspennet. Dette gjør at oppgaven ikke umiddelbart ser historieaktig ut. Jeg mener likefullt det er historie fordi jeg tar utgangspunkt i den praktiske konteksten faren var i og setter det inn i et historisk perspektiv. Jeg går inn i handlinger som har vært gjentatt i århundrer. Utsetting av båt,

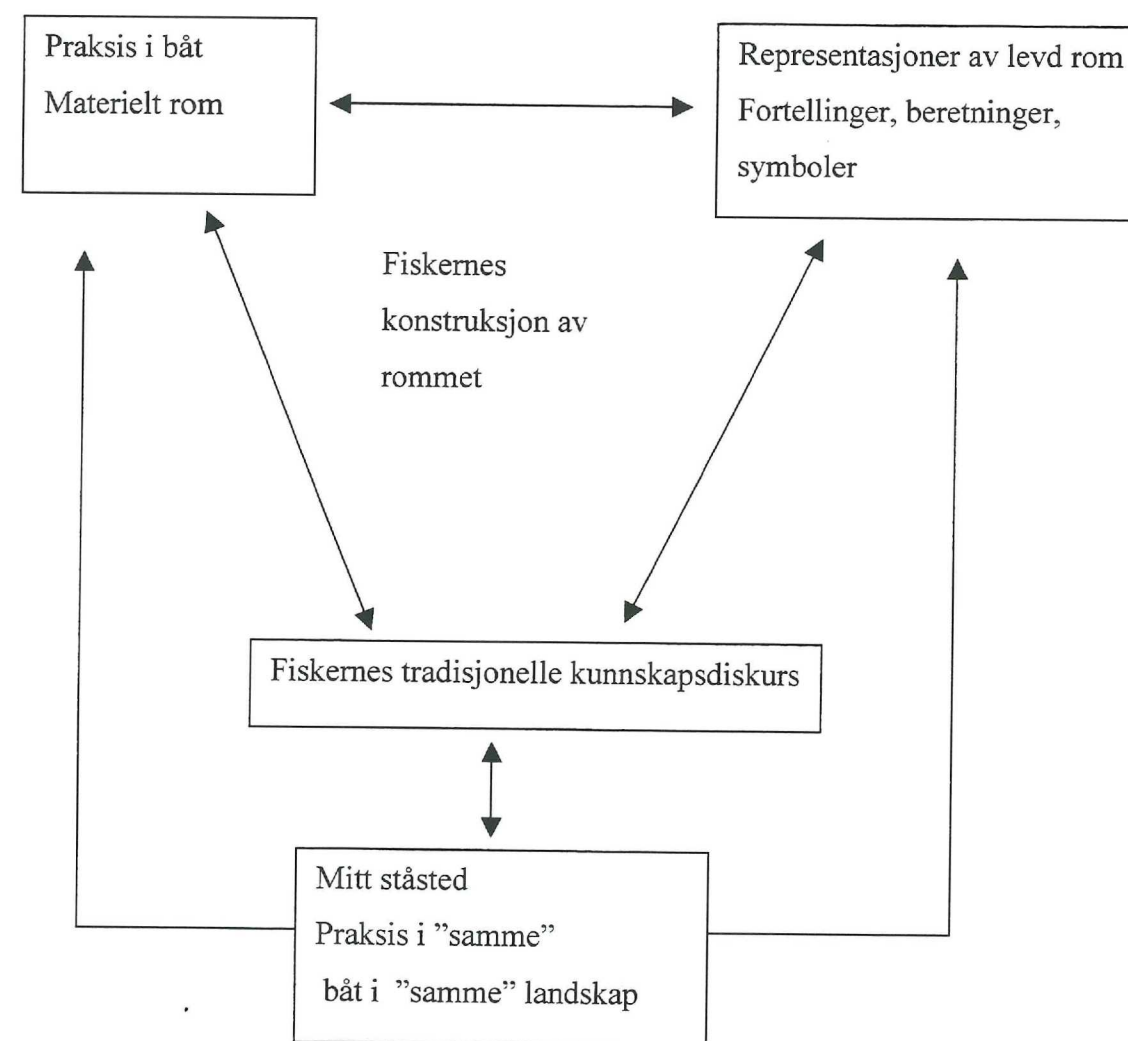
<sup>213</sup> Gaski 1994:243



klargjøring, det å være underveis og det å vende tilbake til land. Jeg mener dette er handlingsstrukturer som kan knyttes til en tidsperiode gjennom å identifisere båten og tradisjonen knyttet til båten. Lefebvres romteori bygger på en forståelse av en trefoldig speilingsprosess hvor tre elementene speiler hverandre gjensidig i en kontinuerlig prosess hvor jeg tar kildene som enkeltfragmenter og setter den inn i en romlig sammenheng og leter etter relasjonen mellom romlig praksis, diskursive representasjoner av rom og romlige representasjoner og forsøker å speile dem i hverandre.

Dermed blir fragmentene deler i et system og gjennom en prosess kan jeg "re"konstruere konstruksjonen av rom med de fragmentene jeg har tilgjengelig. Denne speilingsprosessen setter spor i mange deler av kulturen. For eksempel speiler båten landskapet samtidig som landskapet speiler båten. Fortellinger speiler både landskap og båt samtidig som de leses innenfor en kunnskapsdiskurs. I en kontinuerlig fortolkningsprosess forholder jeg kildene til mitt eget praktiske og materielle ståsted, går videre til diskursen og leser de ulike kildene i forhold til materielt rom og representasjoner av rom. Når jeg jobber med symboler og fortellinger som representasjoner går jeg andre veien og forholder dem til fiskernes praksis, kunnskapsdiskurs og min egen forståelse av praksis. Dette gir en mulighet for å avdekke en mulig *relasjon mellom symbol og praksis*. Ved å knytte fortellinger om draugen til det faktiske landskapet f.eks. fjæra eller båten i en praktisk situasjon leter jeg etter *hvordan* fortellingen blir gitt mening. Når fjæra er konteksten, hvordan "er" det der, hva er for selvfølgelig til å bli nevnt? Rommet blir dermed "re"konstruert ut fra en hypotese om en sammenheng *mellom språk og praksis, mellom båt, landskap, benevnelser og symboler*. Jeg velger å oppsummere med å sammenfatte teori og metoder i en modell på følgende måte.

Fig. 2 Modell





### 3. Nordlandsbåtreforment og strategier mot fare

I dette kapitlet skal vi se nærmere på to hovedproblemstillinger. Den første er knyttet til hvilke endringer nordlandsbåtreforment innebar. Nordlandsbåtreforment representerte en omfattende endring visuelt, volummessig og byggeteknisk. Visuelt blir den identifisert med endringen fra krum til rett stevn. Teknisk handlet dette om en overgang fra hugde til sagde bord og en økning i båtens volum. Ved hjelp av det vi vet om båtens teknologiske utforming i dag og fiskernes egen vurdering av en god båt, skal vi se hvilke strategier som båten ble bygget ut fra. Jeg vil videre i oppgaven benevne båten før 1860 som den gamle båttypen, og båten etter 1860 for den nye.

Den andre problemstillingen er om den gamle og den nye båten ble bygget ut fra samme strategi mot fare? Hva ble brakt videre fra den gamle, og hva var radikalt annerledes i den nye båten? Når jeg skal undersøke hvilke strategier båten ble bygd ut fra, vil jeg gjøre dette i skjæringspunktet mellom båten som teknisk gjenstand og den kulturelle mening båten ble gitt. Nordlandsbåtreforment var først og fremst knyttet til båtbyggernes endringer av båten, men de formet ikke båten i et vakuum. Fiskerne forvaltet også kunnskap og meninger om hvordan en båt skulle være, og nordlandsbåten på 1800-tallet var en båt med stor mulighet for spesialtilpasning. I tillegg til mange variasjoner i størrelser, kunne den enkelte fisker ønske halvrom, lange eller korte skotter, ekstra årepar, trauste eller smekre båter. De hadde dermed stor mulighet for å påvirke båten gjennom sin bestilling. Hva var det båtbyggerne rettet fokuset mot og hva mente fiskerne var en god båt?

Navnet nordlandsbåt blir i dag benyttet som en fellesbetegnelse, noe som nødvendigvis ikke betydde det samme gjennom hele 1800-tallet.<sup>214</sup> Jeg velger likevel å benytte dette navnet siden det er innarbeidet i all faglitteratur. Båten hadde i siste del av 1800-tallet en økende størrelsesvariasjon mellom den minste, kalt færing, til den største som ble kalt fembøring. Disse betegnelse hadde ikke det samme innholdet over tid og var noe ulikt i forskjellige områder. Emnet er så omfattende at bare en del av endringene vil bli presentert her,<sup>215</sup> og for

<sup>214</sup> Se for eksempel Eldjarn/Godal 1988, 1990, Klepp 1983

<sup>215</sup> For størrelsesoversikt se vedlegg nr. IV

en fullstendig oversikt se for eksempel Eldjarn og Godals fire bøker om *Nordlandsbåten og Åffordsbåten* og Asbjørn Klepps *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag*.<sup>216</sup>

#### 3.1. Nordlandsbåten før 1830

Det var flere måter å angi størrelse på og den eldste måten er ifølge etnologen Klepp å henvise til åretallet. Her ble flertallsformen av åre; -æring brukt. Dette ble koblet til antallet årer som for eksempel åtteæring, videre forenklet til åttring.<sup>217</sup> De tre vanligste båtstørrelsene i de nordnorske sesongfiskeriene i perioden 16-1700-tallet var seksringen, åttringen og fembøringen.<sup>218</sup> Denne navnebruken synes å ha vært felles fra Helgeland til Finnmark.<sup>219</sup> Båtstørrelsene ble beskrevet av presten Søren Eskildsson Spentrup i 1750. *Sexringer ere for 3 Mand og bruges i Fiskeriene inden Fogderiet og andre korte Reyser*.<sup>220</sup> Båtens størrelse var gitt ut fra at et rom var beregnet på en roer. Hvert rom var normalt mellom ca 28-35 tommer.<sup>221</sup> En åttring *...ere for 4 Mand at roe paa*, det vil si med fire rom og *...bruges ogsaa i Fiskeriene [og på?] smaa Reyser*. Fembøringen var *...indrømmet for 5 mand at roe paa, de bruges i Vinter-Fiskeriene og andre fornøden Reyser*.<sup>222</sup> Ifølge historikeren Arved Nedkvitne var det allerede på 1600-tallet vanlig å eie to båter: en til daglig hjemmefiske, (som oftest færing eller seksring) og en til sesongfiskeri.<sup>223</sup> Det synes å være de største båtene som ble mest benyttet på vinterfiske, men vi skal se at dette ikke var likt fordelt geografisk.

I 1667 ble det under Lofotfisket benyttet 2% færing, 30% seksringer(treoringer), 46% åttringer og 22% fembøring(eventuelt seksoringer).<sup>224</sup> Det er altså åttringen som utpeker seg som den vanligste båtstørrelsen til vinterfiske. Imidlertid eksisterte det store ulikheter i de forskjellige geografiske områdene. I perioden 1665-67 ble det i Lofoten benyttet 48% **seksringer**, mens denne størrelsen utgjorde 35% i Vesterålen/Nord-Salten og bare 6% av

<sup>216</sup> Eldjarn/Godal 1988, 1990, bind 2 og 4, Klepp 1983

<sup>217</sup> Klepp 1983:24, for oversikt over størrelser se vedlegg nr. IV

<sup>218</sup> Nedkvitne 1988:254

<sup>219</sup> Nedkvitne 1988:255

<sup>220</sup> Spentrup prest i Vefsn 1730-60; beskrivelse av fartøyer og båter i bruk på Helgeland fra håndskriftsamlingen på UB i Oslo, hos Eldjarn/Godal 1990:100, bind 2

<sup>221</sup> Eldjarn/Godal 1990:203 bind 2, oppgitt i den dansk/norske alen på 62,8 cm med 24 tommer à 2, 617 cm

Eldjarn/Godal 1988:46, men ifølge dem ble de gamle båtene målt i gamle alen på 55 cm med 20 gamle tommer à 2,75 som ville gitt et litt annet tall

<sup>222</sup> Spentrup hos Eldjarn/Godal 1990:100, bind 2

<sup>223</sup> Nedkvitne 1988:259

<sup>224</sup> Nedkvitne 1988:257 Nedkvitne benytter ikke samme størrelsesbeskrivelse som Heltzen, noe jeg kommer tilbake til på side 57-58



båtene fra Helgeland.<sup>225</sup> Åttringen fordelte seg i denne perioden med 34% på Helgeland, 45% i Sør-Salten, 57% i Nord-Salten/Vesterålen og 44% i Lofoten. Fembøringen utgjorde hele 57% av båtene fra Helgeland, 24% fra Salt/Skjerstadvfjorden, 6% fra Vesterålen/Nord-Salten, mens bare 2% benyttet disse største båtene i fra Lofoten.<sup>226</sup> Det var altså ikke alle steder den største båttypen ble benyttet til vinterfiske. Nedkvitne mener at det var den lange reisen og overfarten over Vestfjorden som bestemte størrelsen på lofotbåtene.<sup>227</sup> Når man ser at det i Lofoten ble benyttet så mange seksringer underbygger dette Nedkvitnes tanker. Det var også på Helgeland vanlig å bruke seksringen og bunkeromsbåten til fiske ...innen fogderiet.. eller ...nærliggende fiskeri, med andre ord hjemmefiske.<sup>228</sup> På slutten av 1600-tallet og ut på 1700-tallet ble Lofotfisket tydeligvis betraktet som hjemmefiske av de som bodde i nærheten, og benyttelsen av de større båtene var ulikt fordelt geografisk.

#### Endringer i drift og størrelse

I løpet av 1700-tallet gjennomgikk nordlandsbåten endel endringer. Spentrup skriver at det var ...nogle Baade, som kaldes Skaat-keipede Ottringer, Skaat-keipede Sexeringer og Huurums-Færing.<sup>229</sup> Disse skottkeipingene var ifølge Nedkvitne en ny størrelsesvariasjon rundt 1750.<sup>230</sup> At en båt var skottkeipet betydde at f.eks. en seksring hadde tre vanlige faste rom med et årepar til hvert, men at den hadde fått et ekstra årepar fremme i skotten uten at det hadde skjedd andre endringer.<sup>231</sup>

En annen endring starter ifølge Nedkvitne allerede rundt 1700. I skiftene blir det nevnt et ekstra lasterom eller halvrom, og denne endringen var hovedsaklig knyttet til seksringen som da ofte kaltes "bunkeromsbåt" eller "kobbromsbåt".<sup>232</sup> Dette halvrommet var plassert ...bag Masten.. slik at ...den som sidder i Rummet bag Masten, kan roe, uagtet Masten staar opreist.<sup>233</sup> I 1817 beskrev sognepresten på Leganger (nå Lekanger) i Senja, N. Normann at åttringen og fembøringen med sine henholdsvis 4 og 5 rom, nå hadde fått et ekstra par årer på

<sup>225</sup> Nedkvitne 1988:257, Tabell III. 23

<sup>226</sup> Nedkvitne 1988:257

<sup>227</sup> Nedkvitne 1988:257-258

<sup>228</sup> Topografiske beskrivelser fra Helgeland til Tromsø 1760 s. 10; Thomæsen spørsmål 6, hos Nedkvitne 1988:258

<sup>229</sup> Eldjarn/Godal 1990:100, bind 2

<sup>230</sup> Nedkvitne 1988:255

<sup>231</sup> N.Normann sogneprest i Leganger på Senja hos Eldjarn/Godal 1990:101, bind 2

<sup>232</sup> Nedkvitne 1988:255, Nedkvitne fant to åttringer, mens 3 1/2 - romsbåter nevnes i hele 100 skifter

<sup>233</sup> N.Normann hos Eldjarn/Godal 1990:101, bind 2

skotten.<sup>234</sup> Båttypen økte altså både med et halvrom og et årepar i denne perioden. Det gav uttelling både bemanningsmessig og i økt lastekapasitet. Utviklingen synes å ha startet i seksringen og spredt seg til åttring og fembøring.<sup>235</sup> Disse endringene er nærliggende å knytte til en økende bruk av line og garn. I tillegg viser historikeren Johan Borgos en begynnende overgang til større båter i Øksnes i Vesterålen.<sup>236</sup> Her gikk fiskerne over fra å benytte "bunkeromsbåten" (3 ½ roms/seksæring) til større båter som åttring og fembøring mellom 1757 og 1776.<sup>237</sup> Dette fortsetter fram mot 1800-tallet og denne forskyvingen kan ikke bare forklares med reise, men må ha hatt sammenheng med utviklingen i endret fiske og redskapsbruk. Med forbehold om at utviklingen foregikk til ulike tidspunkt rundt om i Nord-Norge, synes dette å forsterke seg i første halvdel av 1800-tallet.

Fra Helgeland beskriver presten I.A. Heltzen i 1834 størrelsesbenevnelser som synes å ha en ytterligere økt differensiering også i åttring og fembøringsstørrelsen. En åttringstype ...have kun 5 Par Aarer.. og var sjeldent brukt på vinterfiske.<sup>238</sup> En annen type ble benyttet i ...Lofoten af Linefiskere, hvor det var vanlig med åttringer ...med 4 Mands Besætning.<sup>239</sup> Det er ikke helt klart hva han mener, men Eldjarn har antydnet at dette kan være den nye firroringen som kom som en ny størrelse mellom femmannsbåten og halvfjerderømmingen.<sup>240</sup> Det som hos Nedkvitne ble kalt fembøring synes hos Heltzen å ha vært differensiert i flere varianter. Det ble skilt mellom to slags seksringer, en vanlig og en fembøring som var større. De hadde begge seks rom, mens fembøringen hadde 6 par årer. Den alminnelige seksringen var...Folkets Fiskerbaade, som ble brukt på Lofoten, og krevde fem mann.<sup>241</sup> Heltzen viser også et skille mellom Garnbaad og Sexroring hvor han forklarer garnbåten som en slagbåt ...formodentlig fordi man vanskelig kan roe paa den i Modvind og maae slage, dvs. krysse for å komme frem i motvind.<sup>242</sup> Denne slagbåten var lik de andre båtene bortsett fra at de hadde flere band innvendig i forhold til lengden, og ble bygd kun på bestilling.<sup>243</sup> Det fantes altså flere ulike typer store båter hvor garnbåten ble betegnet som den største, så

<sup>234</sup> N.Normann i "Budstikken" 1817 hos Eldjarn/Godal 1990:100, bind 2

<sup>235</sup> Klepp 1983:24, Nedkvitne 1988:254-255

<sup>236</sup> Borgos 2001:1, upubl.

<sup>237</sup> Borgos 2001:1, upubl.

<sup>238</sup> Heltzen 1981:192-193

<sup>239</sup> Heltzen 1981:192-193

<sup>240</sup> Eldjarn/Godal 1990:102, bind 2

<sup>241</sup> Heltzen 1981:192

<sup>242</sup> Heltzen 1981:192

<sup>243</sup> Heltzen 1981:192



fembøringen og så seksringen. Det var tydeligvis en viss overlapping mellom benevnelsene for rom og årer, men Heltzen presiserer at det var seksringen som ble benyttet som fiskebåt på Lofoten. Slagbåten eller garnbåten synes å ha vært ment til annet bruk, muligens var en forløper til de nyere storfembøringene som kom etter reformen.

### 3.2. Nordlandsbåtreformene 1830-1860

Det synes å være stor enighet i den samlede litteraturen om at reformen kom til syne rundt 1860. Dette betyr at det var da de nye båtene ble synlige, de fremstod i ferdig form. En del av denne formendringen vises i oversikten over stevnprofilene i figur 3.<sup>244</sup> Båt nr. 56 viser at stevnprofilen var blitt rettere allerede i 1850. Når jeg tar utgangspunkt i 1830 er det fordi

båtmaterialet viser med sikkerhet at reformen var kommet i gang. Når Eldjarn/Godal antyder at reformen kunne ha startet før 1830, mener jeg ikke at dette er usannsynlig, men det er vanskelig finne endelig bekræftelse på dateringen av materialet. Det er dermed greit å ta litt forbehold.

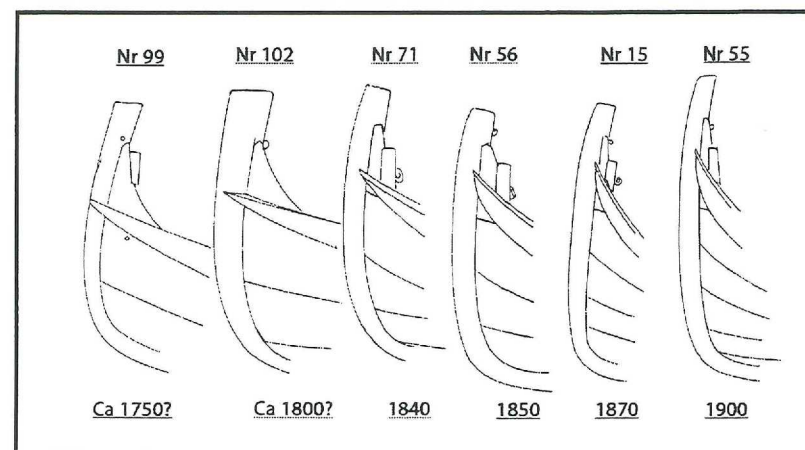


Fig. 3 Endringer i stevnfasongen

Det finnes tre båter Eldjarn/Godal har anslått til å være bygget før 1810.<sup>245</sup> To av dem kalles Misværåtrringene, bygd i Saltdalen ca 1750-1800.<sup>246</sup> Den tredje er en 4 1/2 roms båt som anslås til å ha vært bygd i samme periode.<sup>247</sup> Det finnes også tegninger, men jeg har valgt å se bort fra disse.<sup>248</sup>

<sup>244</sup> Figur 3, Eldjarn, Eldjarn/Godal 1990:238, bind 2, vedlegg VIII

<sup>245</sup> Eldjarn/Godal 1990:110, bind 2

<sup>246</sup> Båt nr 35 og båt nr 99 Eldjarn/Godal 1990:332, 335, bind 2

<sup>247</sup> Båt nr 102 Eldjarn/Godal 1990:336, bind 2

<sup>248</sup> En treroms båt, nr. 143 fra ca 1700 og en fembøring, båt nr. 144, Eldjarn/Godal 1990:338, bind 2. De nevner også en båt nr. 41 på side 110, men i oversikten over oppmålte båter står denne båten oppført med byggeår 1825, og jeg har antatt at dette var riktig.

Først skal vi konsentrere oss om Misvær- åtrringene. Krumstevningene ble bygget med en gammel byggeteknikk som strekker seg langt tilbake. Bordene ble kløvet ut av stokken og hugget/høvlet i form. Den gamle kløyveteknikken medførte dårlig utnyttelse av treet, som oftest fikk man bare to bord. Selv om saga kom til Norge mye tidligere,<sup>249</sup> ble den ikke tatt i bruk i bygging av nordlandsbåten Ressursforbruket ble klagd på av ulike amtmenn over lengre tid,<sup>250</sup> og vi skal se hva som var båtbyggernes argument for dette.

Hogginga gav båtbyggerne mulighet for å styre den vridde fasongen på en kontrollert måte. Se figur 4.<sup>251</sup> Misværåtrringene ble bygd av ypperste materialkvalitet,<sup>252</sup> noe som kjennetegner byggetradisjonen generelt.<sup>253</sup> I omlegginga fra hugde bord til sagde bord synes det først og fremst å ha vært formingen av materialet som bød på problemer.<sup>254</sup> Flere båter fra 1830-tallet viser tydelig at denne overgangsperioden medførte problemer,<sup>255</sup> men problematikken er allerede å finne i Misværåtrringene. Her finnes det spor etter sag i enkelte bordganger, og i tillegg kan flere av bordgangene ha vært grovsagd først og så bearbeidet med øks etterpå.<sup>256</sup> En del av bordgangene kan ikke ha vært sagd. Disse befinner seg i "botten" og kalles for halser. Formen på disse bordene var så vridd at båtbyggerne ikke umiddelbart klarte å overføre

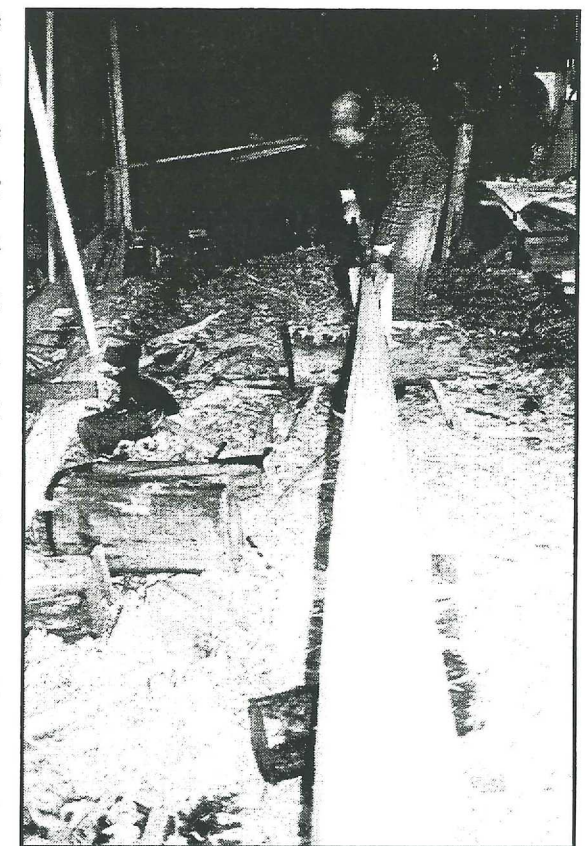


Fig. 4 Hogging av halsbord

<sup>249</sup> Oppgangssaga kom til Norge omkring 1500, Bagge og Mykland 1987:127

<sup>250</sup> Mangel på skog se for eksempel Klepp 1983:44-45

<sup>251</sup> Figur 4, foto Sæther 1997. Vedlegg VIII

<sup>252</sup> Eldjarn 2000:3-4

<sup>253</sup> Eldjarn/Godal 1988, 1990, bind 2 og Godal 2001

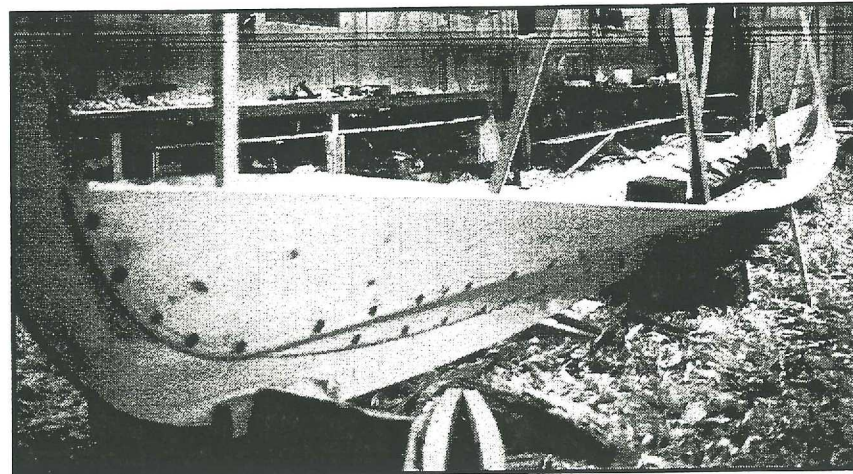
<sup>254</sup> Eldjarn 2000:4

<sup>255</sup> Det finnes flere båter som har kommet ut av fasong og disse knyttes til 1830-tallet. Båt nr 135, tre roms, Rana, 1835. Båt nr 98, 3 1/2 roms, ca 1830, Rana. Båt nr 44, åtrring, 1840, Rana. Båt nr 23, tre roms, 1820-30, Salten, Eldjarn/Godal 1990:331-337, bind 2.

<sup>256</sup> 2. omfar hogd, mens 3. og 4. er sagd. 1. og 5. omfar, dvs kjølbordet og ripa kan også ha vært sagd, Sæther muntlig, Eldjarn 2000



den til sagteknikken. På figur 5,<sup>257</sup> ser vi hvor stor vri disse bordene ble hugget med.



Problemet ble løst ved at båtbyggerne valgte å blande hugge- og sageteknikken. Blandingens

synes å ha kommet gjennom noe prøving og feiling. Båt nr. 102,<sup>258</sup> en 4 ½ roms båt bygd i Rana og målt opp av Bernhard Færøyvik mellom 1920-30. Denne båten ble også målt opp av Eldjarn/Godal. Færøyvik hevder at båten var bygd på hugde bord, mens Eldjarn/Godal beskriver den som bygd av bare sagde bord.<sup>259</sup> Hvis Eldjarn/Godals vurdering stemmer, er dateringen interessant. Den skulle være ca 150 år da den ble målt opp av Færøyvik.<sup>260</sup> Hvis vi gir dateringen slingsmonn til ca 1800 kan dette bety at båtbyggerne tidlig forsøkte å bygge båtene med sagde bord, men valgte å avstå fra dette igjen fordi de ikke mestret teknikken. Eldjarn/Godal hevder også at denne båten ser ut til å ha vært en usikker seiler.<sup>261</sup>

Ved å betrakte båt nr. 102 som et mindre vellykket forsøk, ser det ut til at båtbyggerne kunne ha ønsket å benytte den nye bearbeidelsesteknikken, men valgte å fortsette med den gamle. Selv etter at flere båter var forsøkt bygget på bare sagde bord, fortsatte en god del å benytte hoggeteknikken. Det er lett å se på dette som tradisjonskonservatisme, men her synes årsaken å være knyttet til ønsket om å oppnå en spesiell form. Ved å se båtbyggertradisjonen under ett, kan vi antyde at deler av tradisjonen prøvde ut den nye bearbeidningsteknikken, men tradisjonen som helhet ikke ble fornøyd med resultatet. Om det da oppstod uenighet mellom de ulike båtbyggerne er vanskelig å si noe om, men kritikk innbyrdes var tydeligvis ikke uvanlig. Endringen ble bearbeidet over tid, mens de lærte seg den nye teknikken.

<sup>257</sup> Figur 5, foto Sæther, 1997. Vedlegg VIII

<sup>258</sup> Færøyvik hos Christensen 1979:133

<sup>259</sup> Eldjarn/Godal 1990:237, bind 2

<sup>260</sup> Eldjarn/Godal 1990:133, 146, 336, bind 2, Færøyvik hos Christensen 1979:105

<sup>261</sup> Eldjarn/Godal 1990:166, bind 2

Geografisk var det en del sentrale båtbyggerbygder som tidlig hadde pekt seg ut, så som Rana og Saltdalen. Her var det flere slekter som forvaltet båtbyggerkunnskapen.<sup>262</sup> Slike områder fantes også lenger nord, men i mindre omfang. I perioden 1840-45 skriver amtmannen *...der bygges i Senjen og Tromsø Fogderi, i Alten, Porsanger og Varanger- Fjorden en temmelig betydelig Deel Baade.*<sup>263</sup> Lyngen<sup>264</sup> og Balsfjorden/Malangen<sup>265</sup> var også kjente byggeområder, og stort sett kan vi si at *...der hvor det var skog, der ble det bygd båter.*<sup>266</sup> Særlig småbåtbyggingen var en del av et mangesysleri spredt utover hele Nord-Norge. Rundt 1840-50 synes imidlertid ikke distriktenes behov å bli dekket lokalt og særlig de større båtene ble kjøpt fra Helgeland og Salten, *...hvorfra de kunne forskaffes billigere.*<sup>267</sup> Allerede på dette tidspunktet hadde etterspørselen begynt å øke og selv om kombinasjonsbruk var vanlig gjennom hele 1800-tallet, synes det som om båtbygging allerede *...krevde mer utstyr og kapital omkring år 1800 enn tidligere.*<sup>268</sup> Selv om det fantes mange ulike typer båtbyggere, som omreisende båtbyggere, enkeltbåtbyggere og selvforsynende fiskerbønder, er det sannsynlig at det var de sentrale båtbyggerslektene som drev fram endringen.<sup>269</sup>

Det trenges absolutt mer forskning på feltet. Den enkelte båtbyggeren som drev i liten skala kunne hatt problemer med å overskue slike endringer. Det er selvfølgelig vanskelig å bevise at det foregikk diskusjoner om hvordan det teknologiske problemet skulle løses. Men det synes som de store båtbyggerbygdene etter hvert tok en større del av byggingen, muligens fordi de greide å løse dette problemet først. Selv om noen av områdene i nord kan ha blitt utkonkurrert av omreisende båtbyggere fra Helgeland og Salten,<sup>270</sup> ble det fortsatt bygd båter i Balsfjord/Malangen og andre steder i nord.<sup>271</sup> Men det var Salten, Rana og Hemnes som, etter å ha stått sentralt gjennom hele 1800-tallet, ble de viktigste leverandørene av båter i siste halvdel av århundret. Sett under ett fremstår båtbyggertradisjonen som problematiserende og vurderende. De fortsatte ikke å benytte gammel teknologi fordi det var slik det skulle være,

<sup>262</sup> Eldjarn/Godal 1988:37-38, Klepp 1983:42

<sup>263</sup> Klepp 1983:43

<sup>264</sup> Larsen 1976:249

<sup>265</sup> Hauglid 1981:228, Eldjarn/Godal 1990:330-339, bind 2, blant annet båt nr. 4, 16, 20, 62 og 134

<sup>266</sup> Klepp 1983:45

<sup>267</sup> Hos Klepp 1983:43

<sup>268</sup> Hauglid 1981:235-236

<sup>269</sup> Hauglid 1981:227, Thowsen 1966:48-49, Klepp 1983:50, Eldjarn/Godal 1988:32-39

<sup>270</sup> Hauglid 1981:236

<sup>271</sup> Larsen 1976:79, 249, Bjørklund, Ivar 1985:202,204, Klepp 1983:43, Sundt 1976:24-27



men fordi de ikke oppnådde det ønskede resultatet. Hva var det så det ville oppnå – hva ville de ha med seg fra den gamle nordlandsbåten til den nye?

### "Botten" – en sikkerhetsstrategi?

Formen i "botten" synes å ha vært noe både båtbyggere og fiskere vektla. Det ble diskutert "bordlegg" (vinkel på bordinga) når man så på nordlandsbåtene.<sup>272</sup> Fra en gammel fisker kom følgende kommentar: *Berre en blyantstreks forskjell i legget avgjør om det blir en god eller dårlig båt.*<sup>273</sup> Overgangen fra øks til sag skapte størst problemer i "botten" av båten. Eldjarn mener båtbyggerne hadde problemer med fasongen fordi tykkelsen i borda skulle varieres og hvert bord skulle fasongsys mer enn før. Små variasjoner gav raskt andre resultater enn ønsket.<sup>274</sup> I Misværåtrringene ble denne delen av båten fortsatt hugd. Båtbyggerne klarte ikke å oppnå den formen de ønsket med de sagde bordene. Det kan synes som om dette ble forsøkt, men at de lot være å benytte sag i den viktigste delen av båten. Den mest krevende fasongen ble hugget, mens resten av bordene etter hvert ble sagd. På sagde bord måtte legget vris på plass og på båter fra mellomperioden har disse bordene klart kommet ut av fasong.<sup>275</sup> Færøyvik dokumenterte at samme problem hadde forekommet på Vestlandet: *Skal ein bøye og samstundes vri eit bord i halsform, slår det bulk på seg. Båten vert posen. Han vert tungrodd og stampar mot bølgiene. På beiting rotar han sjøen og skjer ikkje opp mot vinden.*<sup>276</sup>

I 1834 beskriver I.A. Heltzen byggeprosessen til båtbyggerne, men nevner ikke noe om disse vanskelighetene. Han er derimot veldig opptatt av at båtbyggerne må betale mye for å få saget materiale.<sup>277</sup> Båtbyggerne på Helgeland fikk altså saget virke i begynnelsen av 30-tallet. Saga var allerede tilgjengelig tidligere og det var koblingen mellom form og bearbeiding av materialet som var utfordringen. Arbeids- og ressursmessig kan man si at det ville ha vært hensiktsmessig å ta saga i bruk tidligere. I Finnmark klaget amtmenn jevnlig over den dårlige utnyttelsen av trevirke ...*hvorved det store Misbrug har fundet Sted, at bordene ere blevne*

<sup>272</sup> Eldjarn/Godal 1990:160 Bind 2

<sup>273</sup> Eldjarn/Godal 1990:160, bind 2

<sup>274</sup> Eldjarn 2000:7

<sup>275</sup> Det finnes flere båter som har kommet ut av fasong og disse knyttes til 1830-tallet. Båt nr 135, tre roms, Rana, 1835. Båt nr 98, 3 ½ roms, ca 1830, Rana. Båt nr 44, åttring, 1840, Rana. Båt nr 23, tre roms, 1820-30, Salten, Eldjarn/Godal 1990:331-337, bind 2

<sup>276</sup> Eldjarn/Godal 1990:237, bind 2

<sup>277</sup> Heltzen 1981:238

*dannede med Øxe, hvorved naturligvis en mængde Træ gaar til Spilde.*<sup>278</sup> Båtbyggerne valgte imidlertid å beholde den gamle teknikken fordi de ikke mestret teknologien som måtte til for å få det ønskede resultatet.

"Botten" ble ansett som den delen av båten som hadde størst betydning for at det ble en sikker sjøbåt. Båtbyggerne valgte å beholde den gamle teknikken,<sup>279</sup> fordi de ville bygge sikre og gode båter. Dette ser vi på fembøringen/seksroringen Drauen bygd i Balsfjorden/Malangen 1847.<sup>280</sup> Drauen er en yngre båt enn Misværåtrringene og har kommet lengre i endringsprosessen. Den har bare hugde framhalser, mens resten av bordene er sagd.<sup>281</sup> Båten har fortsatt krum stevn og ser ellers ut som den gamle typen. En tilsvarende seksroring/fembøring, Sølvtoskillingen ble også bygd i 1847, men i Rana.<sup>282</sup> Denne båten er på samme teknologiske stadium som Drauen, noe som viser at dette ble benyttet både i den sørlige og den nordlige delen av regionen. Det ble altså fortsatt hugd halser på Helgeland, i Balsfjord/Malangen og i Porsanger klages det fortsatt over at det blir benyttet hugde bord på 1850-tallet.<sup>283</sup> Det betyr at reformen var kommet i gang og at det flere steder ble benyttet sagde bord i deler av båten. Båtbyggerne valgte å fortsette å benytte den gamle teknikken der det hadde størst betydning, mens de samtidig utforsket hvordan de kunne gi

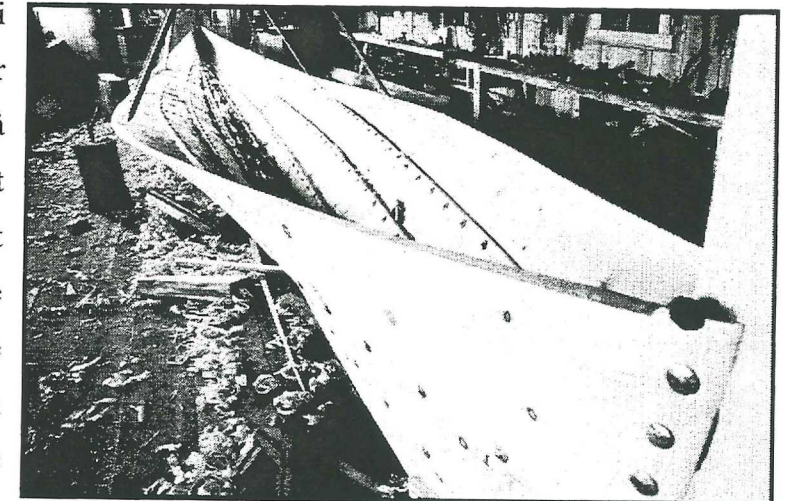


Fig. 6 Botten i en storfembøring er delt opp i 4 omfar

sagd bord samme form. En av løsningene de kom fram til var at de største båtene fikk flere bord i "botten"; fra to til fire bordganger slik vi ser på figur 6.<sup>284</sup>

<sup>278</sup> Amtmannsberetningen Troms og Finnmark for 1855 hos Klepp 1983:44

<sup>279</sup> Eldjarn/Godal 1990:160, bind 2

<sup>280</sup> Den var i familien Moes eie i 75 år og brukt aktivt i fiske i nesten 60 år. Eldjarn 2002:28

<sup>281</sup> Eldjarn/Godal 1990:331, bind 2

<sup>282</sup> Båt nr. 42 hos Eldjarn/Godal 1990:332, bind 2, Færøyvik hos Christensen 1979:108

<sup>283</sup> Klepp 1983:44

<sup>284</sup> Figur 6, foto Sæther 2002. Vedlegg VIII



Blandingen av teknikk var en gradvis og forsiktig tilnærming til den nye bearbeidelsesmåten for å ivareta båtens form. Tilbakeholdenheten kan sees både som et sikkerhetstiltak fra båtbyggerne og samtidig som det kunne ha vært et ønske fra fiskerne som hadde behov for trygge båter. Hvordan skrogformen og bordlegget hadde betydning i forhold til båtens sikkerhet, kommer jeg tilbake til i kapittel 3.3. Rundt 1860 begynte de å beherske teknikken med sagde bord,<sup>285</sup> mer om dette i kapittel 3.2.1.

### Volumøkning og måleenhet

En annen viktig endring tilknyttet nordlandsbåtreforment er økning i volum. Denne endringen var ifølge Eldjarn/Godal nært knyttet til måleenheten båtene var bygget etter. Ifølge Einar Bangstad var båten bygd etter et proporsjonssystem hvor *...alle mål bor i færingen*.<sup>286</sup> Dette systemet var tydeligvis preget av hemmelighold og ulike båtbyggerslekter forvaltet underliggende regler for utformingen av båtene.<sup>287</sup> Den sentrale måleenheten var alen som dannet grunnlaget for proporsjonssystemet. Det eksisterte imidlertid flere alenmål som går under tilnavnet gammel og ny alen. Den gamle knyttes av Eldjarn/Godal til det de betegner som *Nev-alna/båt-alna/sørlands-alna* på 55 cm (20 tommer). Den ble brukt i størstedelen av landet før 1615.<sup>288</sup> Den nye dansk/norske alen ble innført som dansk-norsk standard i 1615.<sup>289</sup> Den bygde ifølge Eldjarn/Godal på en sjellandsk alen, som var 62,8 cm (24 tommer). Båtbyggerne synes å ha fortsatt å forholde seg til den gamle alna selv etter at den nye ble innført. Først på 1800-tallet synes det å ha skjedd et skifte av målestokken under nordlandsbåtreforment.<sup>290</sup> Forskjellen mellom de gamle og de nye båtene viste seg å være 1/8 i forhold til de gamle størrelsesbenevnelsene. Denne differansen *... tilsvarer forskjellen mellom den gamle og den nye alna*.<sup>291</sup>

Eldjarn/Godal hevder dermed at båtbyggerne bevisst gikk over fra den gamle til den nye alna for å øke båtens volum og størrelse med 1/8,<sup>292</sup> og båtene tidfestet etter 1860 er alle bygd

<sup>285</sup> Eldjarn/Godal 1990:237, bind 2

<sup>286</sup> Eldjarn/Godal 1988:39

<sup>287</sup> Eldjarn/Godal 1988:38-39

<sup>288</sup> Eldjarn/Godal 1988:44

<sup>289</sup> Eldjarn/Godal 1988:43

<sup>290</sup> Eldjarn/Godal 1990:103-105, bind 2

<sup>291</sup> Eldjarn/Godal 1990:105, bind 2

<sup>292</sup> Eldjarn/Godal 1990:103, bind 2

etter den nye alna.<sup>293</sup> Skiftet av måleenhet ble gjennomført *...for å få båtene større uten å bryte ut av systemet*.<sup>294</sup> Når måleenheten ble endret forplantet dette seg i alle båtstørrelsene.<sup>295</sup>

I utviklingen av båtene før 1830 så vi at båtene økte i antall rom og i antall roere. Fram mot 1860 var tydeligvis ikke dette nok. Nå ble båtvolument økt i alle størrelser og det var i fembøringen det største volumhoppet kom. Drauen som er 19,5 gamle alen og Merkur som er 20, 3 nye alen, regnes begge for å være 20 alninger av Eldjarn/Godal. Forskjellen er stor, se figur 5.<sup>296</sup> Volumøkningen kan omregnes i maksimal lasteevne hvor Drauen med sine ca 6000 kilo blir liten i forhold til Salarøy/ Merkur<sup>297</sup> som kommer opp til ca 12000 kilo.<sup>298</sup> De nye fembøringene kunne dermed laste opp mot det dobbelte bare pga endringa i måleenheten. I tillegg ble antallet rom økt i de største båtene. Denne endringen skal vi så knytte sammen med endringer i Lofotfisket i samme periode.

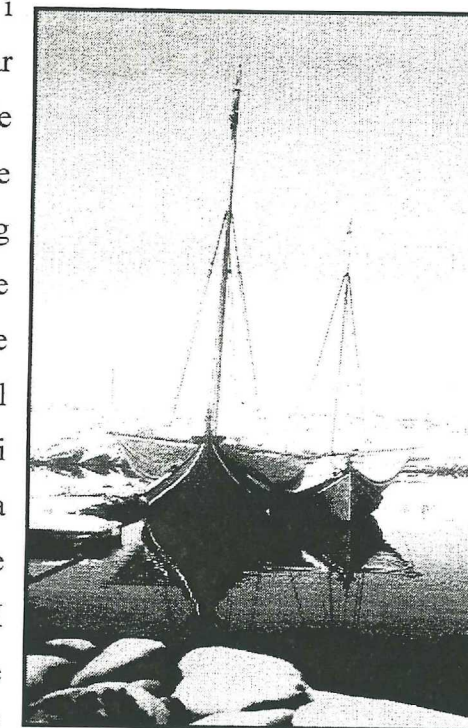


Fig. 7 Salarøy t.v. og Drauen t.h.

### 3.2.1. Ny fiskerilov 1857 og båtbyggerne leverer ny båt

I perioden 1816-1857 skjedde det en god del endringer i organiseringa av Lofotfisket. Det var de to brukstypene line og garn som kom til å bli de dominerende redskapene utover 1800-tallet. Selv om garn og line var kommet i bruk tidligere andre steder, for eksempel Øksnes i Vesterålen hvor garn og liner pr skifte økte allerede i perioden 1743-1800,<sup>299</sup> var det først i 1816 det ble tillatt i Lofoten.<sup>300</sup>

Havet ble etter loven i 1816 delt mellom fiskeværene og fiskeværets område ble inndelt i redskapsstrekninger. I hvert enkelt område ble hver båt tildelt *...det sæt paa Søen, hvor den*

<sup>293</sup> Eldjarn/Godal 1990:105, bind 2

<sup>294</sup> Eldjarn/Godal 1990:105, bind 2

<sup>295</sup> Eldjarn/Godal 1990:105, bind 2

<sup>296</sup> Figur 7, foto Sæther 1996. Vedlegg VIII

<sup>297</sup> Salarøy er bygd på samme mål som Merkur, Eldjarn og Sæther muntlig

<sup>298</sup> Drauen: 11,4m lang og 2,6m brei, lasteevne 6031 kg

Salarøy: 13,7m lang og 3,27m bred, lasteevne 12 627kg hos Eldjarn upubl tabell

<sup>299</sup> Borgos 2001:2, upubl.



har at utstille sine Redskaper, hvilket Sæt den bestandig beholder.<sup>301</sup> Det var forbudt å sette både line og garn samme natt, og det var forbud mot å bruke mer enn en garnlenke eller linesetting.<sup>302</sup> Fordelinga av de ulike brukstypene var ikke på dette tidspunktet noe permanent skille.<sup>303</sup> I 1807 fortalte kilder fra samtiden ...at garnet i 1807 var ubestridt det mest brukte redskap, mens linene var mer betydningsfulle i 1815.<sup>304</sup> Inndelinga av garn og lineområder på natta gjorde likevel at man måtte velge mellom de to redskapstypene siden det var forbudt å bruke begge typer bruk samme natt.<sup>305</sup> En båt kunne nok være utstyrt med begge typer redskaper og f.eks. velge dagline dersom det viste seg at nattfisket med garn ikke slo til, eller to båter kunne drive med hver sin redskapstype og fordele fortjenesten.<sup>306</sup> Garn og line forutsatte likevel ulik lastekapasitet. Selv om en del av fiskerne skiftet mellom brukstypene etter hva som fisket best, var det fembøringen som pekte seg ut som garnbåt og åtringen som linebåt.<sup>307</sup> Heltzen forteller om at fiskerne fra Rana for det meste var garnfiskere, men hadde med begge brukstyper hvor ...Høvedsmanden bestemmer deres Antal.<sup>308</sup> Garnbåtene hadde likevel sjeldent med mer enn 200-400 favner line.<sup>309</sup>

Garnet var et plasskrevende bruk som krevde båter med større volum både til bruk og økt fiskemengde.<sup>310</sup> Garna var dessuten tunge å dra og krevde en stor dryg båt for å kunne ligge i garnlenka uten å ta vann over ripa.<sup>311</sup> Det har ikke latt seg gjøre å finne ut hva gammengden tilsvarte i vekt og volum. Mengden garn vekslet og i 1770 hadde en garnbåt 16-20 garn på 40 favner. Solhaug skriver at en garnfisker i 1827 trengte to nye garn pr år og tre gamle garn, slik at de hadde fem garn hver og med fem mann ombord ble det 25 garn.<sup>312</sup> I 1834 skriver Heltzen at på en seksroring hadde hver mann 6 nye eller 8 halvbrukte garn.<sup>313</sup> Den gamle Drauen viser spor etter garndrift gjennom hele 1800-tallet og snørefiske med anlegg for

<sup>300</sup> Lov ang. fiskeriet i Lofoten, juli 1816, § 5 hos Solhaug 1976:82

<sup>301</sup> Lov ang. fiskeriet i Lofoten, 1.juli 1816 § 9, §§14-21, Solhaug 1976:84

<sup>302</sup> Lov ang. fiskeriet i lofoten 1.juli 1816 § 5, §§13-19 hos Solhaug 1976:84

<sup>303</sup> Solhaug 1976:144

<sup>304</sup> Solhaug 1976:99

<sup>305</sup> Solhaug 1976:84

<sup>306</sup> Solhaug 1976:144

<sup>307</sup> Eldjarn/Godal 1990:178, bind 2

<sup>308</sup> Heltzen 1981:247

<sup>309</sup> Heltzen 1981:247

<sup>310</sup> Eldjarn/Godal 1990:98-99, bind 2

<sup>311</sup> Eldjarn/Godal 1990:98-99, bind 2

<sup>312</sup> Solhaug 1976:105

<sup>313</sup> Heltzen 1981:246

vadbein, mens det ikke finnes ingen tegn til linefiske.<sup>314</sup> Dette betyr nødvendigvis ikke at det ikke ble benyttet seksroringer i linefiske, men linebruket tålte sannsynligvis dårlig at store båter hang i bruket.<sup>315</sup> Siden båtene måtte kunne andøves,<sup>316</sup> var det lettere med åtringer både før og etter reformen.

Fordelingen mellom line og garnfiske er uklar. I 1856, skriver Thowsen, var ...over 50% av båtene på lofothavet utstyrt med garn, vel 42% med line og bare 6,8% med håndsnøre.<sup>317</sup> Linene ble i dette tidsrommet lengre og antall garn i lenka ble økt fra 8 til 15 og videre til 24.<sup>318</sup> Det ser ut som det var åtringen som var mest anvendelig til begge brukstypene. Selv om den ikke lastet på langt nær så mye som de nye fembøringene, nærmet den seg de gamle seksroringene i lastekapasitet. Det ble også bygd åtringer spesialisert for garndrift, som var tyngre og drygere enn linåtringene.<sup>319</sup>

I Lofoten begynte det å skje endringer utover 1830-1840-tallet. Det viste seg etter hvert at det var problematisk at hver fisker fikk utdelt et fast sett. Deltakelsen steg betydelig omkring 1840 og frem til midten av 1850-årene, slik at den i 1856 var kommet opp i over 22 500 mann på godt og vel 4 600 fiskebåter.<sup>320</sup> Dette medførte et sterkt press både på havet og i havnene, blant annet i Henningsvær i 1840.<sup>321</sup> Rundt 1840 ble det forsøkt en refordeling av settene for å skaffe rom til flere fiskere på natthavet, uten at det medførte noen endring. Til tross for den voksende tilstrømmingen utover 1840-tallet, ble ikke disse kravene tatt opp igjen med noen styrke. Ifølge Solhaug medførte dette at de gamle ordningene begynte å svikte på midten av 1840-tallet og fiskerne begynte å fordele seg utover hele Lofothavet fra Brettesnes til Lofotodden. I 1846 kom dette påfallende sterke skifte hvor en ny situasjon oppstod: 4. april oppholdt 52,8% av fiskebåtene seg nå i Vest-Lofoten, det vil si fra Henningsvær til Lofotodden, og bare 16,6% i Henningsvær.<sup>322</sup>

<sup>314</sup> Eldjarn 2002:30

<sup>315</sup> Sæther muntlig

<sup>316</sup> Holdes på plass for årer

<sup>317</sup> Thowsen 1966:64

<sup>318</sup> Thowsen 1966:64

<sup>319</sup> Se for eksempel Eldjarn/Godal 1990:26, bind 2

<sup>320</sup> Hos Solhaug 1976:134

<sup>321</sup> Solhaug 1976:134-135

<sup>322</sup> Solhaug 1976:135



Flukten fra øst til vest bredde seg og i 1851 og 1855 var det henholdsvis 58,9% og 61,7% vest for Henningsvær.<sup>323</sup> I perioden 1855-56 var fiskerne langt mer mobile og fisket foregikk i stor utstrekning i vest hvor det var mindre plassproblemer.<sup>324</sup> Det viste seg vanskelig å etablere noen settdeling i de nye fiskeværene, siden fiskerne nå var blitt mindre rotfaste.<sup>325</sup> Enhver kunne nå sette og trekke som han ville, og alle hadde nok med sitt.<sup>326</sup> I 1857 kom det en ny fiskerilov som tok konsekvensene av denne utviklingen. Ikke uten uenighet eller strid, men løsningen ble en liberalisering av fisket og i prinsippet fritt hav. Samtidig hadde båtbyggerne jobbet med overgangen til sagde bord, og de synes å ha fanget opp behovet for større båter. De to eldste bevarte storfembøringene er begge bygd i Saltdalen, begge datert til ca 1860. *Victoria*, bygget på Rognan, måler 20 alen 12 tommer, (båt nr 31) og storfembøringen i Kabelvåg, bygget i Saltdalen, måler 20 alen 2 tommer, (båt nr 57).<sup>327</sup> Dette er representanter for en båt med samme mannskapsstørrelse som i den tidligere seksroringen (5-6 mann), men med mulighet for å kunne laste dobbelt så mye fisk. Disse båtene var mellom 40-50 fot og det må nesten kunne sies å være nordnorske fiskeres kapitalbåter.<sup>328</sup>

Båtbyggerne var dermed på plass med en båttype som nå ivaretok behovet for større volum på grunn av bruksmengde, men også nesten samtidig med at den nye loven ble satt i verk. Jeg har vist hvor lang tid denne reformen tok og er svært nærliggende å se en nær sammenhengen kobling mellom endringer i fiske og båt. Debatten om liberaliseringa av Lofothavet pågikk over lengre tid og fiskere og båtbyggere jobbet med endringen av båten parallelt med denne debatten. Sett på denne måten fremstår nordlandsbåten svært i takt med det som skjedde i fisket.

Sundt forteller i 1865 om båthandlere i Hemnes og Rana: *De kjøbe op nye både, heise seil på en af dem og slæbe efter sig en storbåd, som de have sat flere småbåde op i, og lade denne storbåd atter slæbe efter sig en båd med ligedan ladning.*<sup>329</sup> Fra 1850 og utover økte omsetningen på markedene og amtmennene rapporterte fra Nordland om omsetning av ca

<sup>323</sup> Solhaug 1976:135

<sup>324</sup> Solhaug 1976:138

<sup>325</sup> Solhaug 1976:138

<sup>326</sup> Solhaug 1976:138

<sup>327</sup> Eldjarn/Godal 1990:332-333, bind 2

<sup>328</sup> For en fullstendig oversikt over denne overgangen i målesystemet se Eldjarn/Godal 1990:105, bind 2

<sup>329</sup> Sundt i *Folkevennen* 1865, hos Sundt 1976:223

4000-5000 båter hver femårsperiode mellom 1850 og 1865 og fra 1866 ca 7000 båter.<sup>330</sup> Denne økinga må knyttes opp til ei effektivisering av bygginga etter at de tekniske problemene var løst. Nå hadde båtbyggerne utviklet den nye formen og kunne benytte sagde bordene effektivt. Dette gav også rom for å øke produksjonen. Det gikk hurtigere både å fremstille og bearbeide materialet. I perioden 1871-75 ble det bygd drøyt 14000 båter, og i perioden 1876-80: ca 16000 båter.<sup>331</sup> Den eksplosive omsetningen hadde selvfølgelig nær tilknytning til økt folketall, økt deltakelse i fisket og økt etterspørsel etter båter, men var også nært knyttet til båtbyggernes nye bearbeidingsmetode.

De ulike driftsmåtene for båtbygging var både i endring og kontinuitet. Det samme kan sies om omsetningsleddet. Den økende spesialiseringen utover 1800-tallet fra den selvforsynende bonden som bygde båt som en del av et mangesysleri, til en spesialisert, deltids- eller heldtidsdrivende båtbygger gav utslag i mange omsetningsmåter.<sup>332</sup> I overgangsperioden 1810-1860 synes fisker og båtbygger ofte å ha vært en og samme person, noe som gav et godt grunnlag for at endringene i fiskeriene fikk stor betydning. Nordlandsbåtreformene var en reform til rett tid. Forarbeidet til reformen hadde også pågått såpass lenge at vi må kunne si at båtbyggerne hadde fanget opp mulige behov tidlig.

#### Andre konstruksjonsmessige endringer knyttet til nordlandsbåtreformene

Diskusjonen rundt nordlandsbåtenes manglende sikkerhet ble blant annet rettet mot at de på de gamle båtene manglet vaterbord og skvettripe.<sup>333</sup> Ripekonstruksjonen skulle i følge Eldjarn/Godal ha tre ulike funksjoner; holde vannet ute, være høy og kraftig nok til roing og fungere i forhold til bruket.<sup>334</sup> I overgangsbåtene, datert mellom 1810-1860, begynner en ny ripekonstruksjon å komme til syne.<sup>335</sup> En del forandringer hadde allerede blitt tatt i bruk tidligere.<sup>336</sup> Fra ca 1860 var det hovedsakelig to hovedkonstruksjoner, Ranværingssripe og Saltdalings/ Bindalsripe.<sup>337</sup> Bygging av vaterbord og skvettripe tok altså til rundt 1860 og

<sup>330</sup> Klepp 1983:45

<sup>331</sup> Klepp 1983:45

<sup>332</sup> Klepp 1983:50

<sup>333</sup> Eldjarn/Godal 1990:151, bind 2

<sup>334</sup> Eldjarn/Godal 1990:153, bind 2

<sup>335</sup> Eldjarn/Godal 1990:150, bind 2

<sup>336</sup> Eldjarn/Godal 1990:151-152, bind 2, se oversikt over ripekonstruksjoner vedlegg nr.VII, nr.1-2.1

<sup>337</sup> Eldjarn/Godal 1990:151-152, bind 2, se oversikt over ripekonstruksjoner vedlegg nr.VII, Ranværingssripe nr. 4-4.5, Saltdaling/Bindalsripe nr. 3



representerte en forbedring av sjødyktigheten.<sup>338</sup> Det ble utviklet en del forskjellige varianter, blant annet en ekstra høy Vardørekke som synes å ha kommet på et noe senere tidspunkt.<sup>339</sup> Det blir også sagt av en informant at fiskerne selv bygde om ripa etter de fikk båten.<sup>340</sup> Fram til 1840-50 var det vanlig å sette keipene direkte på ribbordet, men i Bindalen ble nå keipene naglet fast til vaterbordet. De større båtene gikk over fra keip til tolleganger rundt 1860-70.<sup>341</sup> Dette viser at båtene ble forsterket og forbedret av båtbyggerne gjennom nordlandsbåtreforment. Båten ble videre videreutviklet fram mot 1900-tallet, men i mindre omfang. Dette engasjerte også fiskerne seg i, både under bestilling og etter at båten var kjøpt, noe vi skal se nærmere på i neste kapittel.

### 3.3. Vurdering av båtens funksjon- båtbygger og båtkjøper

Nordlandsbåten var en båt med mange kombinasjonsmuligheter når det gjaldt størrelse og mulig spesialisering. Båten skulle ros, seiles og være en god fiskebåt.<sup>342</sup> Dette var ikke særegent for denne båttypen, men preget også de andre vestnorske båtene. Hva var da en nordlandsbåt, hvilken ideramme eksisterte denne båten innenfor? For å få et fullgodt svar på et slikt spørsmål ville det vært nødvendig med en grundig komparativ studie av de ulike vest- og nordnorske båtene. Sammenligningen mellom de ulike typene langs norskekysten er ikke gjort så inngående at ulike prioriteringer, årsakssammenhenger og effekter av disse er fullt ut klarlagt. Jeg skal her skissere hva informantene mente var en god båt. I tillegg benytter jeg en del nåtidige tekniske begreper som kan belyse forholdet form-fart.

Hovedutfordringen for båtbyggerne var at ro, seil, og bruksegenskaper til fiske stod i et motsetningsforhold til hverandre. Disse sammensatte egenskapene er vanskelig å gripe på en lett og kortfattet måte, men kan forklares som at ved å prioritere en av egenskapene, må man redusere de andre.<sup>343</sup> De teknologiske variasjonene er så komplekse og finjusterte at de her på ingen måte får tilstrekkelig behandling. Jeg vil her konsentrere meg om prinsipper og forenklinger som lar seg fremstille noenlunde klart.

<sup>338</sup> Eldjarn/Godal 1990:151, bind 2

<sup>339</sup> Eldjarn/Godal 1990:153-154, bind 2, sett på et bilde fra 1927

<sup>340</sup> Eldjarn/Godal 1990:152, bind 2, et eksempel fra begynnelsen av 1900-tallet

<sup>341</sup> Eldjarn/Godal 1990:158, bind 2

<sup>342</sup> Eldjarn/Godal 1988:98, Klepp 1983:62, Coldevin 1964:303

<sup>343</sup> Sæther muntlig

For å skaffe en god båt kunne man henvende seg til båtbyggere med et godt rykte. I forlisberetningene som skriver seg fra perioden 1886-1900, går det frem at enkelte båtbyggerdistrikter hadde et særlig godt omdømme. En *Ranabygd åtring* gav tydeligvis et så godt kvalitetsstempel at man ikke trengte nærmere beskrivelse av båtens kvaliteter.<sup>344</sup> Eldjarn og Godal har gjennom sine informanter funnet noe som kan minne om kvalitetskontroll internt mellom båtbyggerne i slike distrikt. Fra Bindalen ble det fortalt at båtbyggerne ofte besøkte hverandre i båtskottet. Her ...*lånte de tommestokken hans og nærmest kontrollerte båtene for å se om de holdt mål*, og fasong og mål på sentrale steder ble kommentert og vurdert.<sup>345</sup> Selv om kilden kun er knyttet til Bindalen og en informant som levde fra 1903-1985,<sup>346</sup> er det sannsynlig at større båtbyggerbygder som Hemnes, Rana og Saltdalen også hadde en rimelig sterk intern normkontroll. Informantene legger vekt på at ...*ingen skulle avvike fra normen.. [ ] ...det skulle ikke være mulig å komme med lettvinde løsninger umerka og ukommentert.*<sup>347</sup> Dette kunne være bakgrunnen for at *Bindalinger, Ranvæinger* og *Saltdalinger* var lett gjenkjennelig på utførelse.

Aksepten som båtbygger i de sentrale båtbyggerdistriktene synes å være nært knyttet til å følge normen. Selv om Heltzen i 1834 ikke skriver om dette, er det sannsynlig at det samme foregikk tidlig på 1800-tallet. Enkeltbåtbyggere, som den selvforsynende bonden var nødvendigvis ikke utsatt for en slik nøye oppfølging. Denne båtbyggeren prøvde som regel selv ut båten på fiske, og måtte svi for det hvis han hadde bygd for dårlig.

Heltzen skriver på 1830-tallet at båtbyggerne fokuserer på "lottinga" og krummingen av stevnen. *Disse Lots Dannelse er ei af liden Viktighed, saavel for Øiet, som for Baadens Gang i Søen.*<sup>348</sup> Lottene er rotkroken som danner overgangen fra kjølen til stevnen. Fram- og baklottet utgjør til sammen ca 2/4 av båtens totale lengde. Hvor mye lottene var "løftet" i forhold til kjølen retning var svært avgjørende for båtens egenskaper.<sup>349</sup> Ellers måtte båtene ikke bli ...*for brat brystet*, noe han forklarer er ...*naar Fremmerstavn gjør Krummingen for stærkt mod Agterstavn, hvilket støder Øiet, dog maa den ei heller danne en lige Linie, da den*

<sup>344</sup> Se forlisberetninger Sørensen 1998

<sup>345</sup> Eldjarn/Godal 1988:89

<sup>346</sup> Eldjarn/Godal 1988:39

<sup>347</sup> Eldjarn/Godal 1988:89

<sup>348</sup> Heltzen 1981:194

<sup>349</sup> Sæther muntlig



bliver "flau" brystet.<sup>350</sup> Springet i båten og svingen på stevnen var lett synlige feil som tydeligvis ble sett på som dårlig båtbyggerkunst.

Forut så vi at det var i utformingen av "botten" problemene oppstod ved overgangen til sagde bord. Heltzen legger også vekt på forholdet mellom bunnfasong og kvaliteter ved båten. Når bunnen ...danner en mere spiss vinkel og sidene går loddrette d.e. falde ei i forhold til bunnen ut, men knipe inn mot ripen.<sup>351</sup> Dette kaller Heltzen kaller for en ...skoppel – Baad, eller en ...Rank Baad, og påpeker at slike båter var farlige fordi de ikke adlød styret.<sup>352</sup> Derimot var en ...Flaag-Baad.. sikrere; det var en båt ...hvor bunnen danner en stump vinkel - jo mer stump vinkel er med båtens utgående sider, som bunnen danner, jo mer traust er den og sikrere og seile.<sup>353</sup>

Forholdet mellom en flå og rank båt har med prioriteringer av seil- eller roegenskaper. Sæther forklarer at en lettrodd båt skal ha lav vekt, være smal i "botten", lite kjølskjær og grunnest mulig.<sup>354</sup> Dette gir dårlige egenskaper på bidevind med større avdrift, men båten kan fremdeles være en unnavindsseiler/romvindsseiler. En smal og grunn "botten" gir mindre våt overflate og mindre friksjon. Til gjengjeld blir stabiliteten dårligere, og lasteevnen tilsvarende mindre. En god robåt kan godt være "smiten attover" - dvs smalnende mot akterstevnen, men overdrives dette blir det en farlig båt i unnavindsseilas i stor fart.<sup>355</sup> Det er også ulikheter mellom en båt i lett vind og i dårlig vær. En god seilbåt i lett vind er lettdrevet og kan fortsatt være en god robåt. En båt som er god i dårlig vær derimot, en såkalt "stormfugl", er dryg, tung og sikker, men helt klart ugunstig ved kapproing på feltet og ugunstig i områder med lange perioder med vindstilla. Mer kjølskjær og bredde i bunnen gir større friksjon, tyngre robåt og tregere båt i lett vind.<sup>356</sup>

Størrelsen på båten hadde selvsagt en god del å si for om den var lettrodd. Seksæring, halvfjerderømming og halvfemterømming var greie robåter å håndtere, mens de nye

<sup>350</sup> Heltzen 1981:194

<sup>351</sup> Heltzen 1981:194

<sup>352</sup> Heltzen 1981:194

<sup>353</sup> Heltzen 1981:194

<sup>354</sup> Sæther muntlig

<sup>355</sup> Sæther muntlig

<sup>356</sup> Sæther muntlig

storfembøringene måtte gi tapt rundt frisk bris.<sup>357</sup> Seksæringen ble regnet som den sterkeste båten for årer,<sup>358</sup> men selv en så stor båt som de nye åttringene ble regnet som relativt gode robåter med mulig rofart på tre knop med fire mann.<sup>359</sup> Hver enkelt båtstørrelse kunne bygges mer for roing eller seiling og omvendt,<sup>360</sup> og det var mulig å spesialtilpasse båten for yttersifiske, innersifiske, spesielle lokale værforhold med kastevinder, eller spesielle strømforhold. De lokale forholdene med vær, vind og strøm hadde dermed stor innvirkning på hvordan båten var ønsket bygd.

Prioriteringen av nordlandsbåten som robåt gjorde at utfordringen ble stor når dette skulle kombineres med seilegenskaper.<sup>361</sup> Lavt fribord gjorde båtene utsatt på kryss.<sup>362</sup> Dette problemet ble motvirket med noe Sæther kaller "dynamisk stabilitet", det vil si økt stabilitet ved økt fart.<sup>363</sup> For å oppnå dette måtte båten ha et skarpt forskip, som kløyvde sjøen og "pakket" den innunder seg i et "hult" innløp.<sup>364</sup> Når båten "svelget" sjøen på denne måten, medførte det ved økende fart et trykk som motarbeidet krengningskreftene.<sup>365</sup> Båter som ble "posen" i innløpet slik som overgangsbåtene (se side 57), og skjøv sjøen til side og fikk ikke utnyttet denne egenskapen optimalt. Nordlandsbåtens strake sider og "botten" gav minimal friksjon.<sup>366</sup> Det gjorde at krengingen ble mindre fordi en større del av kreftene ble omsatt i fart.<sup>367</sup> Disse prioriteringene ble altså videreført fra den gamle til den nye båttypen, og synes å ha vært svært viktige for båtbyggerne.

På unnavind var det andre prioriteringer. Et felles trekk ved de nordafjelske og vestlandske båtene er at de var såkalte halvplanende båter. Det vil si at de befinner seg mellom deplasementsbåter som fortrenger vannet når de beveger seg,<sup>368</sup> og planende båter som ...løfter seg og sklir på overflaten av vannet.<sup>369</sup> Deplasementsbåter er begrenset av

<sup>357</sup> Eldjarn/Godal 1988:180-181

<sup>358</sup> Eldjarn/Godal 1990:26, bind 2

<sup>359</sup> Sæther og Eldjarn 2002

<sup>360</sup> Eldjarn/Godal 1988:91

<sup>361</sup> Sæther og Eldjarn 2002

<sup>362</sup> Eller bidevind, se kapittel 5 s. 128-129 for forklaring av vind og seilretning

<sup>363</sup> Sæther muntlig, se også artikler i Kysten nr 1-4:2002 om byggeprosessen av fembøringen "God Bør", særlig nr 3 s 48-50

<sup>364</sup> Sæther ibid

<sup>365</sup> Sæther ibid

<sup>366</sup> Sæther ibid

<sup>367</sup> Sæther ibid

<sup>368</sup> Broch 1993:61

<sup>369</sup> Broch 1993:62



skrogfarten siden ...*baugen løfter seg opp på en baugsjø, mens akterenden synker ned i en bølgedal i forkant av hekksjøen*, og båten bremses.<sup>370</sup> En halvplanende båt vil løfte seg opp på sjøen og surfe på bølgene, som gir et større fartspotensial.<sup>371</sup> I motsetning til en deplasementsbåt som må forholde seg til sin skrogfart/maksfart gitt ut fra båtlengden,<sup>372</sup> kan halv- og helplanende båter overskride sin egen skrogfart. En deplasementsbåt på 36 fot beregnes ut fra  $\sqrt{36} \times 1,34 = 8$  knop. Hvis man skal over skrogfarten må man øke motorkraften 8 ganger.<sup>373</sup> En båt med planingspotensial derimot oppnår planing når ...*hastigheten i knop dividert på vannlinjelengden i fot er mer enn 2*.<sup>374</sup> De halvplanende båtene ligger i mellomskiktet mellom ren planing og fortrenning.<sup>375</sup> Nordlandsbåten var bygd lett og med en slik form at den skulle løfte seg opp på vannflaten når de kom over en viss hastighet og fortrenget dermed vann tilsvarende en brøkdel av egen vekt.<sup>376</sup> Planingseffekten var knyttet til romvindsseiling. På kryss overskred båten ikke skrogfarten, men med det samme man begynte å falle av fra vinden kom planingspotensialet mer og mer til sin rett. Med vinden bakfra fikk nordlandsbåtene maksimal uttelling. Fartspotensialet ble sett på som en sikkerhetsfaktor av fiskerne, noe jeg kommer nærmere tilbake til under, og i kapittel 5.2.

Formen fra den gamle båttypen ble altså videreført til den nye. Kvaliteten som halvplanende båt ble prioritert videreført. I overgangen fra gammel til ny båt kan man si at bruksområdet på en måte forflyttet seg i båtstørrelsene. De nye åtringene kunne brukes på ca samme måte som de gamle fembøringene, og man kunne i hver enkelt båt prioritere seil framfor årer og omvendt, alt etter hva den enkelte fisker ønsket. Båtene skulle være lettrodde og seile godt. De skulle være gode både på kryss og unnavind, noe som krevde ulike prioriteringer. I tillegg skulle de være lette å lande i fjæra og dra på land.<sup>377</sup>

Den største forskjellen nordlandsbåtreforment medførte, var den nye storfembøringen. Her ble framdriften for seil prioritert foran roegenskapene. Også før reformen fantes det båter som på

<sup>370</sup> Broch 1993:61

<sup>371</sup> Sæther muntlig

<sup>372</sup> Kvadratrotten av vannlinjelengden målt i fot multiplisert med 1,34, se Broch 1993:61

<sup>373</sup> Broch 1993:61

<sup>374</sup> Broch 1993:62

<sup>375</sup> Broch 1993:62

<sup>376</sup> Gibbs 1985:8 om planende seilbåter generelt.

<sup>377</sup> Eldjam/Godal 1990:91, bind 2

grunn av størrelsen var mer vektlagt for seil enn årer,<sup>378</sup> men disse ble ikke benyttet på Lofotfisket. Fiskerimessig ble altså lasteevne og volum prioritert framfor roegenskaper i de nye garnbåtene, og seilegenskapene ble nødvendigvis også mer vektlagt. I tillegg overskred den nye storfembøringen grensen for det gamle prinsippet med å kunne sette på land hver dag. Den trengte dermed atskillig bedre havneforhold.

### Fart, fare og fiskernes kvalitetskontroll

De halvplanende båtens fartspotensialet var også et faremoment. Det var viktig at båten når den kom opp i plan ikke mistet styringa og skar ut, noe som kunne resulterte i kullseiling. Dette gjaldt både den gamle og den nye båttypen. Ved anskaffelse av båt legger informantene størst vekt på ...*båtens akterskott og botn*.<sup>379</sup> En av informantene sier at ...*framme va de alltids god nok*.<sup>380</sup> Intervjueren spør ...*veit du kva dei såg etter då?* og får til svar ...*det va no atterenden at den ikkje slapp sjyen så lett*.<sup>381</sup> Det er tydelig at flere av informantene mener at det er her båtens kvaliteter blir avgjort. *Det mått vær botn som gjord om det va en god båt*.<sup>382</sup> Dette var knyttet opp til at båten måtte kunne seile unna.<sup>383</sup> Redselen var at den skulle ...*renne sjylaust*.<sup>384</sup> Enkelte båter var ifølge Lindrupsen feilbygde, mens de gode båtene ...*renne så beint. Du kunne slæppe styret nesten, så god va han*. Intervjueren spør hvordan en slik båt var på kryss: *Sånn midt imella får æ seie. kanskje ikkje med de likaste, men slettes ikkje med de dårligaste*. Informanten forklarer også at forskjellen på om en båt var god eller dårlig for seil ble betegnet som traust eller rank, og denne forskjellen ...*gjekk utelukkende på botn*.<sup>385</sup>

Rank eller traust – det samme som rank eller "flaa" går altså igjen både i vurderingen av den gamle og den nye båttypen. Hvis man bestilte hos en anerkjent båtbygger visste man hva slags båt han bygde. Man bestilte også båtene med spesifikasjoner ut fra de egenskapene man ønsket. Båtene kunne dermed spesialbestilles med mange særegne hensyn til bruk og geografi og båt kjøperen gjorde valg ut fra de forhold båten skulle brukes under og den type fiske han

<sup>378</sup> Det Heltzen kaller for *slagbaade*, Heltzen 1981:192

<sup>379</sup> Eldjam/Godal 1990:91, bind 2

<sup>380</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, informant

<sup>381</sup> Wikerøy, I., f. 1906, Henningsvær, informant

<sup>382</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, informant

<sup>383</sup> Wikerøy, I., f. 1906, Henningsvær, informant

<sup>384</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, hos Eldjam/Godal 1990:91, bind 2

<sup>385</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant



skulle bedrive. Ved kjøp på markeder eller hos fremmede måtte man kunne vurdere båtens skap. Eilert Sundt skriver i 1865 om fiskere fra Helgeland som bygde båtene selv, fisket med den og solgte den videre etter endt fiske. *Det er som ved hestehandel. Sælgeren vil ikke gjerne tilstå lyderne, og kjøberer må se sig vel for.*<sup>386</sup>

Det var stor interesse og anseelse knyttet til å kunne vurdere en båt. Alfred Lindrupsen forteller om onkelen Jens som var på marked. *Det lå flere hundre fembøringer til salgs, men han Jens var snar å se skapet på båtene. Han gikk rett forbi alle de andre og stoppet med en gang han så Skjoldmøen. Den ville han ha.*<sup>387</sup> Fra Shetland blir det fortalt at ved anskaffelse av ny båt fikk man en kyndig mann til å vurdere båten før den ble tatt i bruk,<sup>388</sup> noe som også nevnes av Eldjarn/Godal<sup>389</sup> Kunsten å vurdere en båt var viktig for å finne den mest bergelige båten.

Når man så kjøpte båt, kunne den vise seg å være dårligere enn først antatt. Informantene forteller at fiskerne forandret på båten etter at de hadde brukt den litt. *Det var vanleg at dei vart lagt ut (atte).*<sup>390</sup> Det var formen "atte" i akterstevnen som kunne være mest problematisk. Som vi så for litt siden (s.73) kunne for smal akterskott gi farlige båter. Eldjarn/Godal beskriver to slike eksempel.<sup>391</sup> En 3 ½ - roms Ranværing<sup>392</sup> hadde en stygg tendens til å renne laust. Her hadde fiskerne løsnet bordene fra banda og formen på båten var endret ved hjelp av små kiler. De tykkeste av disse kilene var ca 3/8 tomme, det vil si 9,5mm. En annen båt, en åttring,<sup>393</sup> var ute for en kullseiling. Etter dette ble den rettet opp på samme måte. Det kunne kiles på litt forskjellige plasser etter som hvor båten "ville ha det" og disse små marginene kunne gi forskjellen mellom liv eller død.<sup>394</sup> Fiskerne så det altså nødvendig å forbedre båtene og de synes å ha innehatt tilstrekkelig kunnskap til å gjøre disse endringene.

<sup>386</sup> Sundt i *Folkevennen* 1865, hos Sundt 1976:223

<sup>387</sup> Lindrupsen, A., f.1902, Tromvika, informant. Skjoldmøen er kjent for Blåbandsseilasen og var ansett som en svært god båt, se kapittel 5.2.1.

<sup>388</sup> Solheim 1940:17

<sup>389</sup> Eldjarn/Godal 1990:90, bind 2

<sup>390</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, informant

<sup>391</sup> Eldjarn/Godal 1988:92

<sup>392</sup> Båt nr. 120 hos Eldjarn/Godal 1990:330-337, bind 2

<sup>393</sup> Båt nr. 29 hos Eldjarn/Godal 1990:92, bind 2

<sup>394</sup> Eldjarn/Godal 1988:92

For oss synes dette som usedvanlig små endringer, og det må bety at marginene var små. Motsetningen mellom en god robåt og en god seilbåt var også en aktuell konflikt. En informant sier: *Men e ha hatt forskjelli båta, både gode båta og dåli båta. Men det beror no kolles du behandla båten og, dem får no ikkje likens behandling all båtan heller. Det va en lettrodd båt som va skarp i botnet. Så skal du ikkje rekne med at han skal tåle det seilpresset som ein som e litte breidar og meire stødig. Men før det kan en no vera like bra.*<sup>395</sup>

Båten var avansert og sammensatt. Det synes likevel å ha vært en relativt bred forståelse blant fiskerne av denne teknologien, og et forsøk på å sikkerhetskontrollere byggeresultatet for å unngå forlis. Det var også vanlig å endre ferdige båter hvis de viste seg som usikre seilere.

### 3.6. Oppsummering

Nordlandsbåtreformene var en omfattende reform byggeteknisk som båtbyggerne brukte tid på å utvikle. De hadde en oppfatning av hvordan båtens form skulle være. Denne formen var vanskelig å overføre fra hugde til sagde bord og tilbakeholdenheten må kunne tilskrives båtbyggeres og fiskeres behov for kontroll. Det var først og fremst problemer med dette i "botten" som var den viktigste delen av båten sikkerhetsmessig sett. I en mellomperiode kom båtene ut av form, noe som også hadde forekommet på vestlandet i en lignende overgangsfase. Nordlandsbåtreformene strakk seg over relativt lang tid, muligens fra før slutten av 1700-tallet til rundt 1860. Denne perioden kan betraktes som en utforsningsperiode for både båtbyggere og fiskere. Det kan synes som fiskerne var like opptatt av "botten" gjennom hele 1800-tallet som båtbyggerne var. Båten skulle være god på unnavindsseiling og farten skulle holde unna for de store sjøene. Dette ble betraktet som nordlandsbåtens sterkeste side. Premissene for dette ble lagt i båtens form og fiskerne kunne ha vært en bremsende faktor i overgangen til sagde bord. De ønsket først og fremst en trygg båt. Fiskerne hadde tydeligvis stor forståelse av hvilke faktorer som bidro til båtens sikkerhet, og de var ofte i stand til å gjøre endringer når de mente det var behov for det. Endringene i båten bør dermed betraktes som ønskede og styrt først og fremst av båtbyggere og fiskere. Det fantes en bred forståelse av båtens teknologi og de ulike meningene om dette kan sees som drøftinger. Båtene ble utformet i en avveining mellom ulike behov og kompromisser.

<sup>395</sup> Eide, A., f. 1895, Bindal, informant



Beherskelsen av den nye bearbeidingsmåtene kom samtidig med en økning i volum. Alle båtstørrelsene ble økte med 1/8 noe som særlig gav utslag i volum. Grovt sett var det storfembøringen som var "ny". Denne båtstørrelsen sprenge de tidligere rammene for fiske. Det var blitt bygget store båter allerede i første halvdel av 1800-tallet, men de hadde ikke vært benyttet til vinterfiske i Lofoten. Reformen hadde en nær sammenheng med økningen i bruksmengde og en begynnende liberalisering av Lofotfisket. Det ble en markert endring på midten av 1850-tallet hvor fiskerne begynte å spre seg utover hele Lofoten. Ordningen fra 1816 med faste sett smuldret nå opp fordi havet vest for Henningsvær ikke var regulert. Med den nye Lofotloven av 1857 ble det også i praksis fritt fiske, og fiskerne kunne nå velge sett. De nye storfembøringene kan dermed sees på som en kapitalisering av fisket hvor lasteevnen ble nærmest fordoblet med samme mannskapsstørrelse. Tidligere var alle båtene ment for å settes opp hver dag, nå sprenge disse volumbåtene rammene for denne strategien og krevde atskillig bedre havneforhold. Hva det innebar skal vi komme tilbake til i kapittel 4.

Selv om større båter representerte større sikkerhet var dette ikke alltid den viktigste faktoren. Drauen fra 1847 kunne være like trygg som Merkur bygd ca 50 år senere med fordoblet volum. Formen på båten var den aller viktigste faktoren. Forbedringene i ripekonstruksjonen rundt 1860 må likevel anses som en viktig forbedring av sikkerheten. Drauen ble benyttet som fiskebåt i 60 år, og overlevde langt inn i tida etter reformen, med endringer i ripekonstruksjonen underveis.<sup>396</sup>

Nordlandsbåtreformene var først og fremst en teknologisk og fiskerimessig endring. Bortsett fra økt volum og ripekonstruksjonen, var det viktigste sikkerhetsmessig videreført fra den gamle båten til den nye. Informantene la størst vekt på "botten" og "aktorskotten". Båtene måtte være trygge på unnavindsseiling, de måtte for all del ikke renne laus. Hva disse sikkerhetsaspektene innebar skal jeg komme tilbake til i kapittel 4 og 5.

<sup>396</sup> Eldjarn 2002:28-38

## 4. Å ordne landskapet - kunnskap, ritualer, språk og symboler som strategi

I dette kapitlet skal jeg ta for meg flere ulike kildetyper med den hensikt å belyse forholdet mellom båt og landskap, og hvordan landskapet ble ordnet og gjort farbart ved hjelp av ulike midler. På hvilken måte ble kystlandskapet organisert ved hjelp av erfaring, kunnskap, navnebruk, ritualer, språk og symboler? På hvilken måte eksisterte det en sammenheng mellom båtens utforming, praktiske erfaringer, ritualer, symbol- og språkbruk?

Landskapet og ferden fra heimhavna til fiskeværet er fortellerrammen for kapitlet. Ferden er hovedsakelig bygd opp fra sør i Nordland til Lofoten, med eksempler og paralleller knyttet til Nord-Troms. Ferden er delt inn i fire ulike faser: *1. Forberedelser, utsetting og klargjøring av båt. 2. Avreise. 3. Underveis og 4. Tilbakevending til havn.*

De stedene som fremkommer tydeligst med denne faseinndelingen er fjæra, steder i leia og havna. I tilknytning til praksis, ritualer, navigasjon, navnebruk og i fortellinger om draug fremstår de som mer betydningsfulle enn andre steder og vi skal her se på hva som bidro til denne oppmerksomheten. I tilknytning til disse fasene og stedene benytter jeg skårungens overgang fra uvant til vant som innfallsvinkel. Hva mente den voksne generasjonen det var viktig å lære? Til sammen skal dette kapitlet si noe om hvordan landskapet ble ordnet og hvordan dette inngikk i fiskernes strategier mot fare.

### 4.1. Fjæra som sted for praksis, ritualer og symboldannelse

Fjæra var først og fremst det stedet hvor land og hav møtes og det er som overgang mellom disse to verdenene vi skal se på fjæra som sted. Å vokse opp i nærheten av fjæra gir den en selvsagt dimensjon, men når den skal beskrives i tekst er det lett å komme i tvil. Her forklarer jeg fjæra som et område mellom største middel flo og største middel fjære. Når det flør over dette området blir det som regel betegnet som storflo, springflo, stormflo eller lignende. Når sjøen faller lavere enn normalt blir det også beskrevet spesifikt med for eksempel storfjæra, Langfredagsfjæra eller lignende. I Nord-Norge er det generelt stor forskjeller mellom flo og



fjære, selv om denne forskjellen også varierer fra sted til sted.<sup>397</sup> Tyding av tegn var en vesentlig del av hverdagen for mennesker på 1800-tallet og i fjæra var (og er) et av de mest grunnleggende tegn knyttet til spørsmålet: "Flør han?" Om sjøen flødde eller falt gav betydning for en rekke sammenhenger både i den konkrete, magiske og symbolske verden. Forholdene i fjæra var avhengig av vær, vind, årstid og sted. Yttersida av øyene i Nord-Norge var klart mer utsatte enn lengre inne i fjordene, men bortsett fra været var det mange ulike hensyn og forberedelser før man dro av gårde på vinterfiske.

### Rituelle og symbolske forberedelser

Forberedelsene startet allerede på land og ofte i god tid før utsettinga. Båtene krevde mange forberedelser før de var "sjødyktige" noe som kom frem allerede i byggeprosessen. Det var viktig å spandere dram på båtbyggerne både til kjølstrekk, avbording og ferdig båt.<sup>398</sup> Det het seg at ...*drøye drammer ga gode båter*,<sup>399</sup> og mangel på dram kunne forårsake ulykker. Forholdet mellom god båt - trygg båt og dram hang med også ved båtkjøpet. Når fiskeren hadde kjøpt ny båt måtte båten døpes før den ble satt på sjøen. I Hadsel blir det fortalt at navnet ble gitt mens man i stedet for vann benyttet brennevin: *Anten slo dei ein god dram ned i framskotten, eller dei lensa ei flaske brennevin "i nasen" på han*.<sup>400</sup> Selv i naustet mellom de ulike sesongfiskeriene ble ikke båten overlatt til seg selv. Fra Sørfold sies det at båten ble skjenkt ...*for at han skulle få kraft til å bera fiskarane trygt fram på sjøen*.<sup>401</sup> Skjenkinga kunne foregå ved at ...*kvar gong karane hadde fått tak i drikkevarer, skulle båten ha fyrste drammen*,<sup>402</sup> nærmest som en innlemmet drikkekamerat. Det var en noe fastere tilknytning til spesielle høytider. Fra Rødøy blir det fortalt at ...*man bar brennevinsflasken til båten*,<sup>403</sup> ofte på julaften, og ...*gav begge stevnene, men særleg høvedsmannsrummet en dram*.<sup>404</sup> I Hadsel gikk enkelte i naustet på nyttårsdagen/aften og her hilste de båten med et vers: *Eg gjev deg ein dram, at du bær meg lukkeleg att og fram*, mens de slo brennevin i framskotten og gav båten et slag på hver side av stevnet.<sup>405</sup> På samme måte ble også juksa skjenkt julekvelden i

<sup>397</sup> Dette er ulikt på forskjellige steder. I Vest-Lofoten kan forskjellen bli opptil fire meter på det største, mens andre steder kan ha mindre variasjoner

<sup>398</sup> Eldjarn muntlig

<sup>399</sup> Klepp 1983:58

<sup>400</sup> Fra Hadsel, Solheim 1940:18

<sup>401</sup> Solheim 1940:18

<sup>402</sup> Solheim 1940:18

<sup>403</sup> Solheim 1940:18

<sup>404</sup> Solheim 1940:18

<sup>405</sup> Solheim 1940:18

Lofoten, hvor man under seremonien ("å drikke juksa til") snakket om denne som ...*mi snor*.<sup>406</sup> Det var altså noe ulik praksis i ulike områder, og ulike mennesker så forskjellig på hva som var nødvendig å gjøre. Men det synes å ha vært en nær kobling mellom dram og trygging av båten. Jule-og nyttårshøytiden var nært det forestående Lofotfisket, som begynte i januar/februar, mens drammen under bygginga mer handlet om en generell klargjøring for havet. Før båten hadde kommet på havet hadde den ikke vært i funksjon. En båt hadde ingen mening og rolle før den kom på vannet. Dåpen var på en måte en videreføring av ritualet under bygginga og markerte den første overgangen til båtens element – havet. Dåps- og skjenkeritualene bør derfor sees som en klargjøring for båt og mannskap for det å være på havet. Båten ble skjenkt for å vise velvilje og oppfylle fiskerens ønske om en god båt. Målet var at båt og mannskap skulle fungere som en enhet, og noen steder synes det som båten etter å ha blitt tatt i bruk (etter første sjøsetting) kunne bli personifisert som en "drikkekamerat". Det ble dermed opprettet et slags tillitsforhold mellom fisker og båt. Båten skulle selvsagt beskyttes mot onde makter og ulykker, preget av tro og livsholdning som er godt dokumentert av mange folklorister. Høytidene var også tidsrom hvor mørkere makter var mer aktive enn ellers, men forholdet til uhell og onde makter kan også knyttes nært til praksis og den farlige siden ved fisket som vi videre skal se på.

### Utsetting, ritualer, språkbruk og draug

Selve båtsettinga i fjæra kan sees både som en dagligdags foreteelse og en spesiell hendelse. Mengden rituelle forberedelser synes å skille det dagligdagse fra det spesielle og det å dra på vinterfiske var tydeligvis spesielt. Tidspunktet var på 1830-tallet vanlig å gjøre i januar eller senest ved Kyndelsmess 2.februar.<sup>407</sup> Den praktiske overgangsfasen var nok preget av størrelsen på båten, hvor 1860 representerer et skille med de nye storfembøringene som fra nå ble benyttet også som fiskebåter. Før 1860 var de største fiskebåtene (fembøring/ seksroring), ikke større enn at to båtlag (10-12 personer) kunne håndtere dem ved ut og ilandsetting.<sup>408</sup> Etter 1860 var mindre åtringer de største båtene som kunne håndteres av mannskapet alene.<sup>409</sup> Den nye storfembøringen krevde fort sine 20 mann for å komme på

<sup>406</sup> Solheim 1940:19

<sup>407</sup> Heltzen 1981:247

<sup>408</sup> Heltzen 1981:247

<sup>409</sup> Eldjarn/Godal 1988:181



sjøen og ble ikke satt på land igjen før fisket var over.<sup>410</sup> Dermed kunne praksisen bli ganske forskjellig for fiskere som valgte å skaffe seg en storbåt etter 1860.

Det er lettere for oss å forstå det rituelle når mange i lag "satte" store båter. Båtene ble satt ut på fjære sjø og mye folk fordelte seg på hver side av båten.<sup>411</sup> Det er uklart hvor bred praksis det var når det gjaldt å "syng" båtene ut, men en viss organisering var det nok.<sup>412</sup> Når båten var på plass var det bare å sette ...*en bukk paa hver side av den for at holde den ret, og nu lar man den staa indtil vandet har vokset saa høit at baaten flyter.*<sup>413</sup>

Utsettinga ble markert med en endring i språket. Det var uvilje mot å bruke visse ord under oppsett og utsett og i ...*Nordland meinte dei at ein i slike høve ikkje burde seia r eller ord med mykje r i.*<sup>414</sup> Folkloristen Svale Solheim har beskrevet et omfattende materiale over ord som ikke skulle benyttes i forbindelse med båt og mens man var på havet.<sup>415</sup> Det ble språklig markert en motsetning mellom land og hav og dette skillet kunne ha ulike hensikter. Det kunne fungere som et språklig skille mellom "landkrabber" og fiskerne. En måtte aldri si *framme* og *bak* når det gjaldt båten, men *for* og *atter*, dermed *fortofta* og *attertofta*.<sup>416</sup> De mange reglene krevde det en viss trening og kjennskap før man klarte å holde orden på det. Dette kunne bidra til å markere et skille mellom det å være vant og uvant. Språkbruken kunne fungere som et signal for at man var vant – at man i det minste var språklig vant. Ved å si noe feil viste man sin uvanthet. Nå skal ikke den betydningen dras for langt, men det ser ut til å være en forbindelse mellom det å være vant, snakke riktig og det å ha anseelse som fisker, i motsetning til det å være gårdbruker, kvinnfolk og uvant. Språket kan i så måte sees som en markering av den kunnskap som fiskerne behersket. Gamle fiskere var svært nøye med dette og latterligjorde ofte folk som snakket galt: *Veit du ikkje det at det er bak på ein båt og atter på ei ku*, hermet de etter en gammel fisker, som selvsagt mente det motsatte.<sup>417</sup> Språkbruken var ikke lik overalt, men skillet mellom land og hav var likt. Påpasseligheten med språkbruken kunne dermed vitne om en sosial og yrkesmessig tilhørighet. Det språklige

<sup>410</sup> For eksempel Salarøy på ca 45 fot og ca 2 ½ tonn, Sæther muntlig

<sup>411</sup> Waag 1919:8

<sup>412</sup> Waag 1919:8

<sup>413</sup> Waag 1919:8

<sup>414</sup> Furø 1886:21 hos Solheim 1940:19

<sup>415</sup> Solheim 1940:19

<sup>416</sup> Solheim 1940:19, viktigheten av disse benevnelsene var det ulik praksis på forskjellige steder

<sup>417</sup> Fra Vestre Moland hos Solheim 1940:19

fokuset kan også tolkes som uttrykk for en magisk påpasselighet. Det var en motsetning mellom land og hav som ble markert og når man ikke kunne si ord med "r" i under settinga kunne dette henspille på draugen som i gammelnorsk het draugr. Dette var en symbolfigur som holdt til fra flomålet og utover.<sup>418</sup> Ordet draug ble i eldre tid brukt om gjenferd, eller om den døde i grava og gravhaugen. Ordet hadde imidlertid også tilknytning til fjæra. I den nyere tradisjonen (det er uklart hva som menes med nyere tradisjon, men i hvert fall gjelder det 1800-tallet) er draugen knyttet til havet. Han fremstod ...*som ein personifikasjon av alle dei som har sett livet til på sjøen, og ikkje blitt attfunne.*<sup>419</sup> Han kunne fremstå på ulike måter, men ofte uten hode, eller med en tangvase der hodet skulle vært.<sup>420</sup> Det viktigste synes å ha vært å fremstille han mest mulig stygg og skremmende. Draugen som symbolfigur var altså nært knyttet til de døde og døden som fenomen, gjennom at han i tradisjonen fremstod som en gjenganger og at han varslet om død og ulykke. I den nye tradisjonen synes draugens forbindelse til fjæra å ha vært tilknytningen til havet siden han holdt til fra flomålet og utover. Draugen var mest aktiv i høst- og vintermørket og mange fortellinger var direkte knyttet til vinterfisket og reisen til Lofoten/andre fiskeplasser. Det var gjerne fremsynte folk som traff på han.<sup>421</sup>

Draugfortellingene hadde mange ulike vinklinger og vil derfor bli behandlet både i dette og neste kapittel. Her skal vi møte han i ulike sammenhenger i tilknytning til steder, i forberedelser til vinterfisket og i skårungens overgangsfase til å bli erfaren fisker. I fortellermaterialet forekommer ulike møter mellom folk og draug, og draugens rolle var ofte å være den ondskapsfulle, en som varslet ulykker.<sup>422</sup> Disse varslene måtte man forholde seg til på ulike måter.

Fra Lurøy får vi høre en klassisk fortelling om mannen som skal ned i naustet sitt etter en garnstreng før lofotturen. Det er like etter jul og sent om kvelden. Når han kommer forbi naustet hører han: *Tru kor det høve meg her*. Mannen var ikke skvetten, han gikk inn i naustet og der satt draugen i båten. *Augo var som moreld og skjegget som tangfloker som morelden*

<sup>418</sup> Hodne 2000:206

<sup>419</sup> Bø 1995:258

<sup>420</sup> Olsen, O.T. 1987: 11

<sup>421</sup> Olsen, O.T. 1987:11

<sup>422</sup> Olsen, O.T. 1987:11



lyste av.<sup>423</sup> I denne fortellingen blir det påpekt at mannen ikke var *redd*. De ulike måtene å forsvare seg mot draugen skal jeg komme tilbake til etter hvert, men det jeg vil peke på her, er at draugen betydde død og varsel om ulykke og at man kunne støte på ham i fjæra.

Når utsettinga foregikk i draugens område, er det interessant å se hva denne symbolske markeringen av stedet kunne bety. Var symbolet rettet mot de magiske maktene fordi fjæra var spesielt åpen mot den andre verden, eller var det en markering av overgangen til et farlig område? Dette skal jeg komme tilbake til, men først skal båten bli klar.

### Klargjøring, ballast og sølvpenger

Med båten vel ute i fjæra, skulle alt ombord. Mast og rigg, ballast, plikter, årer, ror og løfting. Felles for alle båtstørrelsene var at nugla måtte på plass. Det var et eller to steder i båten hvor det var boret hull for at vannet skulle renne ut når båten ble satt på land. Når båten skulle på havet måtte nødvendigvis disse hullene tettes med ei nugle (en pinne eller kork som var skjært til), og det var en stor flause å glemme den.

For at båten skulle være seilklar måtte det ballast om bord, se figur 8.<sup>424</sup> Dette bestod av stein som måtte være særskilt utvalgt, først og fremst skulle den være rund. Den runde steinen skulle kunne trille ut hvis båten kullseilte. På den måten fløt skroget opp og fiskerne fikk et flytemiddel.<sup>425</sup> I

tilllegg kunne båten berges. Ballaststeinen hadde dermed en svært viktig funksjon i en svært farlig situasjon. Det het da også at: *Tangstein måtte ein ikkje taka til barlast i båten.*<sup>426</sup> Det kunne sies at den som tok tangstein til ballast skulle selv komme til å legge *...haue på ein*

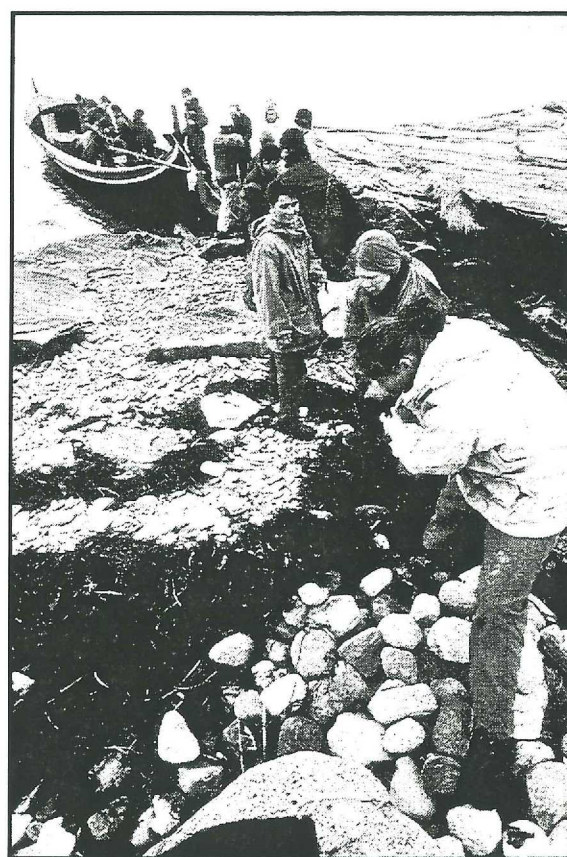


Fig. 8 Ballast langes ombord

<sup>423</sup> Dahl 1933:11-12

<sup>424</sup> Figur 8, foto Sæther, 2002. Vedleg VIII

<sup>425</sup> Dette kommer jeg mer utfyllende tilbake til i kapittel 5

<sup>426</sup> Strompdal 1996:102

*tangstein.*<sup>427</sup> Dette fokuset viser at det finnes en riktig stein og en gal – steinens kvalitet hadde betydning. Den måtte velges med omhu for å ikke "ville" ut selv. Videre ble det sagt at det skulle *...ha hendt at folk ville taka tangstein til barlast, men han trilla or fingrane på dei; det var ein draug må vita.*<sup>428</sup> Draug, ballast og tangstein ble dermed satt i nær sammenheng med hverandre hvor draugen fremstår som en markør av det farlige, eller også det ukontrollerbare. De tre utsagnene fremstår noe ulikt. Man skulle ikke ta ballast med tang på – underforstått, det kunne være farlig. Steinen kunne oppføre seg på "feil" måte, for eksempel bidra til kollsegling ved at den "ville" ut igjen av seg selv. Det neste utsagnet kobles mer til et ulykkesperspektiv, noe vi skal se nærmere på nedenfor. Det siste utsagnet sier at tangstein var en draug, noe som innebar at man kunne komme i klammeri med denne ondskapsfulle skapningen. Man måtte derfor holde seg unna ham.

Ballaststeinens viktige funksjon var ikke basert på en enkel sammenheng som riktig stein betydde lykke, feil stein ulykke. Nordlandsbåten var avhengig av denne formen for vektbalansering for å fungere. Når båten var ny måtte man finne ut hvor ballasten skulle plasseres. Båten skulle ros *"..på sett"*.<sup>429</sup> Man rodde med sidevind for å se om båten svingte opp eller unna vinden. Målet var at båten skulle gå mest mulig rett fram, og man plasserte steinen etter dette. Båtene skulle ha en viss helling bakover – være attsatt. *Dem brukte det nå dem hadde passeli lite auster(sjø) i båten, så brukte dem å se og rætte seg ætte austeren.*<sup>430</sup> Ballasten kunne flyttes fram og tilbake til de var fornøyde.<sup>431</sup> Informanten forklarer at *...det va nu fordi at båten egna seg bere, kanskje seilte snarar eller bar bere. De va no før å regulere egenskapen med nordlandsbåten bæst muli.*<sup>432</sup> Dette måtte gjøres med erfaring og *det va nu høvedsmannen sin jobb å reguler det. No va det no hvest dem hadde en erfaren halsekar, så kanskje han kunne legge et ord med i laget i det der.*<sup>433</sup> Steinen baki hadde nær sammenheng med det som tidligere er blitt skrevet om at båten kunne *...renne laust.*<sup>434</sup> Ved å ha en viss mengde stein i båten forsikret de seg om at den hadde *sæggelfæste*. Det vil si at båten ikke ble

<sup>427</sup> Strompdal 1996:102

<sup>428</sup> Strompdal 1996:102

<sup>429</sup> For begrepet "på sett" se for eksempel Eldjarn/Godal 1990:174, bind 4

<sup>430</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, informant

<sup>431</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, informant

<sup>432</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, informant

<sup>433</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, informant

<sup>434</sup> Se kapittel 3.3.



for lett i bakskotten når farten ble stor.<sup>435</sup> Dette kunne man forandre på under seiling og ...dem kunne samle erfaring då og se kollesen det arta sæ.<sup>436</sup> Ulike båter krevde ulik mengde stein i ulike deler av båten for at det skulle bli trygg seilas.<sup>437</sup> Nødvendigheten av ballast kunne også variere med hvor mye annen last som kom ombord.

Draugens tilknytning til ballasten kunne dermed også være rettet mot kunnskapen om ballasten og plasseringen av den. Ved å plassere ballasten feil kunne det bli farlig seilas, det kunne komme ubalanse i båten. I *Den siste viking*, blir det gjort et poeng av dette når hovedsmannen Kristoffer Myran finner ut at det er masta som er feilplassert og fører til at Kobben forliser flere ganger.<sup>438</sup> Draugen kan her sees som en markør – et tegn som peker mot steinen og minner om at det fantes feil type stein.<sup>439</sup> Tangstein og draug fungerte da på et konnotativt nivå – feil stein, feil plassering brakte døden ombord.<sup>440</sup>

Arbeidet var ikke fullført før alt var på plass. Det tok fort en dag å få på plass ballast, mast, årer, innhold i løftingen og bruk. En fembøring på Merkurs størrelse skulle ha rundt 2,7 tonn stein om bord.<sup>441</sup> Masta var selvfølgelig forutsetningen for å kunne seile, og var et nøye utvalgt emne som skulle tåle stor belastning. Tauverket

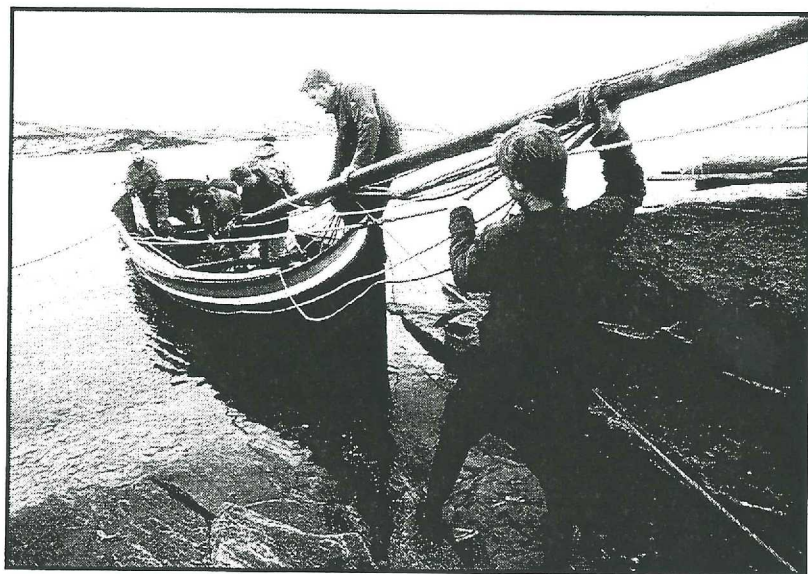


Fig. 9 Mastereising

skulle også være sterkt nok og måtte beskyttes mot skader som kunne føre til mastehavari.<sup>442</sup> På de større båtene kunne det bli lagt en ...sølvpenge under masta før de reiste ho. Gjerne en

<sup>435</sup> Se kapittel 3.3. og kapittel 5.3

<sup>436</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, informant

<sup>437</sup> Olsen, E., f. 1899, Bakkejord, informant

<sup>438</sup> Bojer 1972:216

<sup>439</sup> For begrepet "tegn" se Eco 1976 i tidligere kapittel 2.2.2 s.46

<sup>440</sup> Begrepet "konnotativt nivå" er hentet fra Hjelmlev se tidligere kapittel 2.2.2. s. 47

<sup>441</sup> Sæther muntlig

<sup>442</sup> Som i moderne seillitteratur beskrives som svært dramatisk.

12-skilling.<sup>443</sup> Sølvpengen kunne nok ha noe ulik mening for folk, men det er nærliggende også å knytte den til selve masta som hadde en svært viktig betydning i båten. De større båtene var ikke "hele" før masta var på plass, se figur 9<sup>444</sup>. Det var selvsagt at man ikke slurvet med dette, både når det gjaldt tauverkets kvalitet og å få masta plassert riktig. Sølvmynten bidro til denne helheten ved å ivareta det uforutsigbare samtidig som den markerer at masta var sårbar. Den trengte til en symbolsk støtte. Dermed ser vi igjen en markering av sårbarhet og hvordan slike symbolske handlinger kunne rette oppmerksomhet mot gjenstander eller forberedelser, som i konkret forstand var viktige for å forebygge forlis og død.

### Fjæra som farlig sted

Vi har sett at det var en rekke ritualer og symbolske handlinger knyttet til stedet fjæra. Disse handlingene kunne de ha noe med selve stedet å gjøre? Jeg har forholdt meg til fjæra som et generelt sted, og fjæra i indre Ofoten var helt annerledes enn fjæra på yttersida av Lofoten. I tillegg fremstod fjæra svært forskjellig i ulike vær-situasjoner. Ulike steder i ulike vær-situasjoner kunne overgangen mellom fra land og hav være svært farlig. Fra Nord-Fugløy fortelles det om hvordan vinteren var en vanskelig årstid og ...selv på forholdsvis vindstille dager kunne havsjøen bryte forferdelig langt inn over land.<sup>445</sup> Det kunne være godt vær på havet, mens brenningen var farlig. Det ble utviklet spesielle teknikker for å komme seg utpå hvor det ...ofte satt to mann i båten, klare med årene,<sup>446</sup> mens de andre satte ut. Slik praksis krevde lette små båter og det krevde en særskilt oppmerksomhet fra fiskerne. Selv en dagligdags overgang kunne være såpass farlig at den krevde spesiell oppmerksomhet. Båten med tre mann ombord, klarte ikke å nå utpå før en veldig brottskavl slengte båten rundt, og alle tre falt i sjøen.<sup>447</sup> To berget seg før de ble dradd ut, mens den tredje var omkommet da han ble skylt på land.<sup>448</sup> Ritualene og den språklige markeringen kunne dermed også markere en konkret fare ved ut- og ilandsetting. Selve overgangen kunne være farlig og ritualene kunne være rettet mot forhold i landskapet. De lokale forholdene kunne være ganske ulike og det utviklet seg ulike praksiser etter hvilke forhold som rådde der man bodde. Ritualene og

<sup>443</sup> Strompdal 1996:103

<sup>444</sup> Figur 9, foto Sæther. 2002. Vedlegg VIII

<sup>445</sup> Karlsen 2003:62

<sup>446</sup> Karlsen 2003:62

<sup>447</sup> Karlsen 2003:62

<sup>448</sup> Karlsen 2003:62



draugen som symbol kan dermed knyttes direkte til det som var farlig ved stedet og overgangen. Mer om draugens rolle i delkapittel 4.2.3. og om returen til land i 4.3.

### Oppsummering

Vi har sett at det var et bredt tilfang av ritualer, symbolhandlinger og ulik språkbruk knyttet til fjæra og forberedelser til utsetting av båten. Det var en nær sammenkobling mellom praksis, konkrete tiltak mot fare og symbolske markeringer av det farlige. Mange av handlingene var dermed rettet mot båtens funksjon på sjøen og mot mannskap og høvedsmannens evne til å gjøre det riktige. Både den magiske påpasseligheten og kravet til kunnskap kan knyttes til at det ble sett på som krevende og farlig å ferdes på havet. Det var viktig å forstå alvor i det å ferdes på havet - det var noe annet enn å være på land. Alt som kunne bringe uhell og ulykke måtte unngås. Til sammen vitner dette først og fremst om en voldsom oppmerksomhet, en påpasselighet knyttet til det farlige ved å ferdes på havet.

Overgangen fra land til hav ble ivaretatt både på et konkret og et symbolsk nivå. Det var viktig at denne overgangen skjedde på best mulig måte. Det måtte ikke skje uhell eller problemer i denne fasen fordi det kunne si noe om den forestående ferden. Det ble samtidig gjort et omfattende arbeid i praksis for å gjøre båten seilbar og tryggest mulig. Det var opplagt en nær tilknytning mellom de praktiske gjøremålene og de symbolske handlingene, en slags sammenvevning av tiltak mot det farlige. I fjæra ble grunnlaget for båtens funksjon lagt og ritualene peker mot mange av de viktige og konkrete faktorene som hadde betydning. Alt dette var knyttet til stedet, både på en praktisk og en symbolsk måte. Den samlede mengden praktiske gjøremål og ritualer krevde oppmerksomhet: mot båten, mot landskapet, mot magiske krefter og tiltak for å unngå døden. Dette skal vi forfølge videre i kapitlet.

### 4.2. Avreise – en separasjonsfase

*Naar alt saaledes er bered, sales alle Fiskere, omtrent ved Kyndelsmis-tider eller 8 Dage forud.*<sup>449</sup> Allerede på 1830-tallet ble dette i Rana sett på som en stor utvandring. Det var ...en skikk"[ *Jat der, Søndagen før Afreisen foregaaer, holdes en kort Afskeds-Tale, deels for at advare de mange dumdristige Ynglinge og endelig og især for at anbefale vore Ynglinge*

<sup>449</sup> Heltzen 1981:247

*under Forsynets varetaegt*"<sup>450</sup> Avreisen var preget av alvor og vinterfisket ble betraktet som et farefullt fiske.

I Salten kunne avreisen bli markert på ulike måter. Noen brukte å snu seg i døra ...*og slå med eine støvelhælen mot dørstokken. Med det vergde ein mot trollskap dei som satt heime. Når dei så var komne i båten, slo dei med støvelhælen i bordinga. Med det vergde dei seg mot draugen.*<sup>451</sup> Det var en rekke ritualer ved selve avreisen som ikke var direkte knyttet til skårungen, men som han ble en del av. Hans rolle var egentlig bare å gjøre minst mulig galt.

I Salten heter det at mannskapet sang et salmevers ...*når lofotbåtane låg ferdige å ta ut frå heimstøene.*<sup>452</sup> Stunden kunne være ...*mykje høgtidsam med di at hovudsmannen rette nokre ord til båten som eit slag forklaring på kvifor dei høgtida utferda på denne måten.*<sup>453</sup> Her var også drammen betydningsfull. Flere steder skulle både båt og mannskap ha dram, såkalt velfarddram ...*dersom det skulle gå vel.*<sup>454</sup> Før båtene tok laust måtte alt være på stell og båtens "orden" måtte være opprettet.<sup>455</sup>

Når båten seg ut fra heimhavna ble det enkelte steder lagt vekt på at ...*ein skulle aldri snu seg og sjå mot heimen når ein tok ut på ferd*, siden dette kunne være ...*merke på at han kom til å gang klar på sjøen.*<sup>456</sup> Det finnes utrolig mange varianter av slike "påbud" og regler i hele Nord-Norge og man skal være forsiktig med å gå ut fra at praksisen var lik overalt. Det som er felles er imidlertid selve oppmerksomheten og det felles engasjementet som ble rettet mot avreisefasen. Den representerte en adskillelse fra heimen og ble markert gjennom ulike kollektive ritualer. Det å dra på fiske ble betraktet som farlig og uforutsigbart hvor det farlige ble tatt alvorlig, både i tilknytning til reisen og tiden i fiskeværet.

Om det var like store markeringer ved utfarten til flere typer sesongfiskeri er det vanskelig å si noe om, men det er ikke usannsynlig at vinterfisket ble ansett for å være det mest krevende. Dette hadde selvfølgelig nær tilknytning til årstiden, men Lofotfisket representerte et svært

<sup>450</sup> Heltzen 1981:247

<sup>451</sup> Mo 1957:109

<sup>452</sup> Mo 1957:110 og Heltzen 1981:247-248

<sup>453</sup> Qvigstad fra Troms hos Solheim 1940:18

<sup>454</sup> Strompdal hos Solheim 1940:18, Bø, Hadsel og Velfjord

<sup>455</sup> Noe jeg kommer tilbake til i kapittel 5



løft for kystbefolkningen. Avstanden til fiskeværene var ikke avgjørende for disse forberedelsene når det gjaldt mat, klær og bruk.<sup>457</sup>

Avreisen var en separasjonsfase på flere måter. Båten og mannskapet skulle skilles fra heimen og bevege seg ut i det uforutsigbare, det farlige. For skårungen skjedde dette for første gang, med adskillelse fra hjemmet, heimhavna, heimfjæra, heimsjøen – og mora. Fasen ble markert med en kollektiv oppmerksomhet rettet mot det farlige og uforutsigbare ved fisket. Faren for å omkomme på havet.

#### 4.2.1. Skårunge på vinterfiske – en innvielse

Skårunge ble de kalt, førstereisguttene på vinterfisket. Selv om guttene tidlig ble med på heimefiske,<sup>458</sup> var det først når de skulle være med på sesongfiskeri at de begynte sin innlemmelse i voksenverdenen. Skårungenavnet stod det ingen heder av, det var betegnelsen på en som var uten erfaring.<sup>459</sup> Benevnelsen var ikke til å unngå og det ble nevnt daglig, til tider mange ganger hver dag.<sup>460</sup> Å være skårunge var en opplæringsfase, og ifølge de som var vant arbeidet man tungvint og forkjært, om det var i sløyning eller roing.<sup>461</sup> Det var forventet at guttene skulle gjøre mange tabber, såkalte "Skårungestykker" og jo verre desto mer ble skårungerollen understreket.<sup>462</sup> Det kunne bli spurt om kvelden om ...*kor mange skårungestykkje gjorde du i dag.*<sup>463</sup> Å være skårunge var dermed en fase hvor gutten var svært utsatt for latterliggjøring og skårungetida kunne strekke seg over flere sesonger. Johan Hveding beskriver det på følgende måte. Først ble han *åskodar*, han var bare med til Lofoten for å se seg om, eller som *landglunt* med ansvar for egning av line og koking av mat. Det neste trinnet ble han *halvkar* i fisket, året etter *topartanskar* så *tripartanskar* og tilslutt *full kar*. Noen kunne hoppe over enkelte eller flere av disse gradene, mens ...*dei mest umannsne laut gå igjennom alle.*<sup>464</sup> Dette måtte en gjennom om ...*man ikkje ville vedbli å være*

<sup>456</sup> Mo 1957:109, Saltdalen

<sup>457</sup> Se for eksempel Grøtland 1978, Blix 1965, Elstad 1990, Fugelsøy 1970:187-190, Larsen 1976:155-157, Sørli 1976:121-122 bind 1, Fygle 1991:14, Fygle 1985:207, Coldevin 1964:257-260, Coldevin 1980:190-192, Bratrein 1990:196, 487-488

<sup>458</sup> De kunne være med fra de var 9 år (Wikerøy, I., f.1906, Henningsvær, informant), andre snakker om at de ble med fra 12- 13 års-alderen, i begynnelsen bare "før løst" (Danielsen, H., f.1891, Reine, informant)

<sup>459</sup> Solheim 1940:158, Brox 1976:14

<sup>460</sup> Solheim 1940:158

<sup>461</sup> Brox 1976:14

<sup>462</sup> Brox 1976:14

<sup>463</sup> Solhaug 1940:158

<sup>464</sup> Hveding hos Solhaug 1940:157-158

*skåronge.*<sup>465</sup> Skårungefasen kan sees som et overgangsritual for å bli en voksen mann. Sosialantropologen Edmund Leach skriver: *The initiate who is undergoing a change of status must first be separated from his initial role.*<sup>466</sup> En slik separasjon kunne igangsettes på flere måter, og en måte var at ...*the initiate may move in procession from position A to position B.*<sup>467</sup> En annen måte kunne være at ...*the initiate make take off his original clothing.*<sup>468</sup> Begge disse separasjonsmåtene kan vi se i skårungens prosess. I forberedelsene til sesongfisket fikk skårungen klær og full utrustning som var praktisk nødvendig for å kunne delta på fisket. Forberedelsene til vinterfisket var både arbeids- og ressurskrevende (båttrye, klesproduksjon, matproduksjon osv.) og man bør se dette som en understreking av vinterfiskets status. Fiskets økonomiske betydning var nok også grunnlaget for disse kodene. Det var voksne fiskere som fortjente en slik ressursprioritering fordi de deltok i noe farefullt og statusinnbringende. Skårungen var som regel ikke stor nok til å "fylle" klærne helt ut på flere måter. *Når den veike ungguten knapt var istand til å bøygja seg i dei store sjøstøvlane og dei stive skinnklæda, så sa dei vaksne: Sjå skårungen du, kor han har fjøra seg!*<sup>469</sup>

I den sårbare avreisefasen var en del av båtens orden å ikke benytte feil språk. For skårungen kunne dette bli katastrofalt. Et av forbudene gjaldt å ikke nevne klovdyr og fra Salten fortelles det om et båtlag som var på tur til Lofoten. De hadde med seg en unggutt som var på sin første tur. *Han kom no til å bli vis nokre geiter som gjekk oppe i fjøra. Sette så i: Nei sjå dar, kara, sjå all bokkan å jeit'n oppi fjøro! Det vart ikkje lengre utroren på glunten, dei rodde i land og skikka han heim.*<sup>470</sup> Gutten ble ikke ansett for å være moden nok til å være med på fisket den sesongen.

Alvoret ble gjentatte ganger understreket for den som skulle være med for første gang. Dette var ingen lek, det var alvor.

#### 4.2.2. Underveis - å ordne landskapet

Leia var den alminnelige benyttede ferdselsveien langs kysten, og i første del av 1800-tallet ble denne veien holdt i hevd ved at de som ferdes der "husket" leia. Det var en selvfølge at

<sup>465</sup> Solheim 1940:157

<sup>466</sup> Leach 1976:77

<sup>467</sup> Leach 1976:77

<sup>468</sup> Leach 1976:77

<sup>469</sup> Solhaug 1940:158

<sup>470</sup> Mo 1957:111



fiskerne lærte å kjenne forholdene på "heimsjyen", noe vi kan se ut fra Eilert Sundts kommentarer rundt 1860 (fra en forlisberetning fra Lovunden): *...almuesfolkene, som fare ud og ind her, have navne endogså på lønbørnes skjulte klipper. Det er, som at hver sten skulde være kjendt.*<sup>471</sup> Kunnskapen om leia var en nødvendighet og *...distriktets utmerkede og uforferdede sjømenn er næsten uten undtagelse kjent langs kysten, der så jævnlig av dem befares.*<sup>472</sup> Når man ferdes langs kysten ble det ansett som nødvendig (i 1835) å ha kjentmann om bord siden losvesenet ikke var spesielt godt utbygd.<sup>473</sup> Ferdsele var nært knyttet til denne kunnskapen noe som gav kunnskapen en spesiell status. I jektefarten kommer dette til syne gjennom statusen det var å være styrmann på ei jekt. Styrmannen var kjentmann og den dyktigste av mannskapet.<sup>474</sup> I tillegg til vanlig kunnskap om båt og seilas måtte han *...sitte inne med den grundigste kjennskap til hele leia. Derfor måtte han ha en ypperlig hukommelse, hvert skjær og hvert grunnbrott langs hele kysten måtte han huske utenat.*<sup>475</sup> Det ble sagt at *Mange av dei gamle styrmennene hadde Bergensleia i høv[ ] Dei var så grunnkjende de visste av kvart eit skje.*<sup>476</sup> Det bemerkes at kunnskap om leia ble lært bemerkelsesverdig raskt og flere av styrmennene kunne få kommandoen allerede på sin tredje Bergenstur.<sup>477</sup> Det synes ikke uvanlig å starte som styrmann i 18 års alderen.<sup>478</sup>

Selv om jektestyrmennene hadde en spesiell status kan dette også kobles opp mot det å være høvedsmann. Det var en nær sammenheng mellom det å bli høvedsmann og det å kunne leia: *Den som var god til å ta seg igjen, som var godt kjent, han vart tidlig høvedsmann. Det var høvedsmannen som kjente leia og han gav beskjed.*<sup>479</sup>

Solheim skriver at kunnskapen om leia *...har sikkert ned gjennom tidene vori i hendene på nokre få, dei mest dugande i laget, hovudsmennene på båtane, og kunnskapen har venteleg vore nedervd frå far til son.*<sup>480</sup> Han støtter seg på en opplysning fra Osen i Sør-Trøndelag hvor det sies at *...det va mest ber høvismann som kunn mean.*<sup>481</sup> Disse medene dreide seg nok først og fremst om fiskemeder og det er viktig å skille mellom kjennskap til fiskemedene og mer

<sup>471</sup> Sundt i *Folkevennen* 1863, hos Sundt 1976:71

<sup>472</sup> Helseth 1938:44

<sup>473</sup> Helseth 1938:44

<sup>474</sup> Helseth 1938:43

<sup>475</sup> Helseth 1938:43

<sup>476</sup> Mo 1957:44

<sup>477</sup> Helseth 1938:44

<sup>478</sup> Helseth 1938:44 og Rafto 1963:138

<sup>479</sup> Lindrupsen, A., f.1902, Tromvika, informant

<sup>480</sup> Solheim 1940:121

generelle merker for leia. Det fortelles om fiskere som kunne finne på å ro av skallen (eller grunnen) hvis det kom andre, slik at de andre ikke skulle få vite hvor fiskemeda var.<sup>482</sup> Fra Tysfjord fortelles det at meder til auarsklakker ble gitt i bryllupsgave, noe som belyser hvor stor betydning gode fiskemeder kunne ha.<sup>483</sup> Den omfattende hemmeligholdelsen av fiskemedene kan ikke umiddelbart knyttes til seilingsleia som var mer allment kjent både for halskaren og resten av mannskapet. Likevel var den fullstendige oversikten knyttet til det å være høvedsmann, det var han som skulle vite til enhver tid hvor de var. Denne tradisjonen med å huske leia skulle skårungen innlemmes i. Jeg vil videre presentere hvordan en omfattende narretradisjon inneholdt ulike elementer og systemer av kunnskap som kan si noe om hvordan leia ble konstruert, kunnskapen ordnet og videreformidlet.

### Narring - opplæring og oppmerksomhet

I Solheims materiale er det beskrevet en omfattende narretradisjon underveis, hvor skårungen som regel var den som ble narret.<sup>484</sup> Langs leia fra Bergen til Lofoten og til Finnmark var det forskjellige steder fiskerne hadde hatt moro med å narre hverandre til å ta av hodeplagget og *helsa på*, når de seilte forbi.<sup>485</sup> Når skårungen tok lua av, hadde han blitt narra til å hilse og fikk ei lattersalve *...som han ikkje glømte så snart.*<sup>486</sup> Dette kunne skje ved at en av mannskapet ble *...liksom i undring verta sitjande å sjå på hovudet til nokon av kameratane: Nei kvar har du vore framme mæ søvesthetto di, at ho sir soleis ut.*<sup>487</sup>

Narrerundene hadde et klart humoristisk preg, men var likevel først og fremst knyttet til spesielle steder. Tradisjonen er så omfattende og nært knyttet til geografiske merkepunkter, at den må sees som en form for opplæring, noe som også fremgår av tradisjonsmaterialet. Arthur Brox forteller at fiskerne på tur til Finnmarka prøvde å lære skårungen navnene på fjell, øyer og fjorder de for forbi, *...helst namn han måtte passe seg for. På heimvegen var det skam om han då let seg narre.*<sup>488</sup> Kunnskapen om leia fremstår da som en felles kunnskap mellom de vante fiskerne og narrerundene underveis markerte skårungens rolle som utenforstående.

<sup>481</sup> O.Ryssdal hos Solheim 1940:121

<sup>482</sup> Solheim 1940:121

<sup>483</sup> Evjen 1998:107

<sup>484</sup> Jeg har ikke funnet noe som viser at denne narringen foregikk på tur til Breivika (på Sørøya). Det kan likevel ha forekommet siden både Loppa og Loppakalven var slike narreplasser ifølge Solheim.

<sup>485</sup> Solheim 1940:155

<sup>486</sup> Solheim 1940:157

<sup>487</sup> Solheim 1940:155



Disse narreplassene blir bare omtalt som det, narreplasser, men ved nærmere studie har det vært mulig å sette dem inn i ulike grupper eller systemer for markering av steder i landskapet. Leia er kunnskapsmessig et mangfold av informasjon som kunne være overveldende. Denne informasjonen måtte ordnes på en måte, og denne ordningen foregikk ved at enkelte steder ble fremhevet som viktigere enn andre. Men stedene var også del av systemer, måter å ordne ulike tegn i landskapet på. Disse systemene har jeg valgt å dele inn i oversiktspunkter, landskapsgrupper, navnebruk/symbolbruk knyttet til spesielle naturforhold, kjønn, etnisitet og et system av forbud. Til sammen fremstod dette som den ferdselsveien leia var.

### Markering av grenser

I landskapet finnes det utallige mengder informasjon om hvordan landskapet er. Orienteringsmessig trenger man å kunne ordne denne informasjonen, både for å finne frem, men på 1800-tallet var det også viktig å kunne huske den. Måten dette synes å ha vært gjort på, var å beskrive landskapet ut fra dets særtrekk. Disse særtrekkene var ofte knyttet til det visuelle og til forholdet mellom åpent og beskyttet farvann.

Selve seilasen ble preget av ferdselen mellom innaskjærs og uttaskjærs. Åpne havområder som Lophavet, Vestfjorden, Folla i Nord-Trøndelag, Hustadvika, Stadt osv var steder eller områder som i seg selv innebar noe annet enn ferdselen innaskjærs. Disse åpne strekkene var mer utsatte i forhold til vind og bølger, noe som gjorde det mer farlig å passere dem. Det er også knyttet mange forlisberetninger og andre fortellinger til disse områdene, etter min mening for å markere dem. Enhver skårunge hadde nok hørt om hvor farlig det kunne være å passere Vestfjorden en vinterdag. Disse havstrekene fremstod dermed som grenser i landskapet, og slike grenser kommer for oss til syne både i form av praksis, narreplasser, spesiell navne/språkbruk og fortellinger. Ved å ta utgangspunkt i Nordlandsleia, som i denne sammenhengen kan sies å strekke seg fra Vestfjorden til Folla, skal vi se nærmere på hvordan disse grensene kunne fremstå.

<sup>488</sup> Brox 1976:15

Disse to havstrekene kom tydelig frem gjennom kontinuerlig praksis. Det var ikke uvanlig med lengre landligge før man kom seg over, og langs den indre leia var Grøtøy det viktigste oppsamlingsstedet før turen over Vestfjorden. Her samlet det seg ofte flere hundre båter som ventet på *ffjordvær*.<sup>489</sup> Før man seilte videre brukte ...*man som regel at stige i land, gaa op paa haugen og se utover havet, finde ut om skyene har det rette utseende og drager avsted i den forønskede retning*.<sup>490</sup> Det farefulle ved overfarten resulterte i en omfattende praksis hvor man forholdt seg til dette som en grense. Grensen kunne så bli markert både med navn og narring knyttet til disse navnene.

Eksempel på slike narreplasser finner vi ved begynnelsen av Folla, se figur 10.<sup>491</sup> Her var det tre plasser som skårungen ble narret: *Biskopen ved Røddøya og Skreddaren og Saksa før dei begynn på Buholmsråsa*.<sup>492</sup>

I denne sammenhengen var det små holmer og skjær oppmerksomheten ble rettet mot, og kunnskapen om skjærenes beliggenhet hadde selvsagt verdi i seg selv.<sup>493</sup> Men i og med at de også ligger i overgangen til Folla og inngangen til Buholmsråsa, markerte de også en overgang. Man visste hva som skulle komme ved innseilinga til Buholmsråsa. Når man snakket om Folla var det nærliggende å ta med

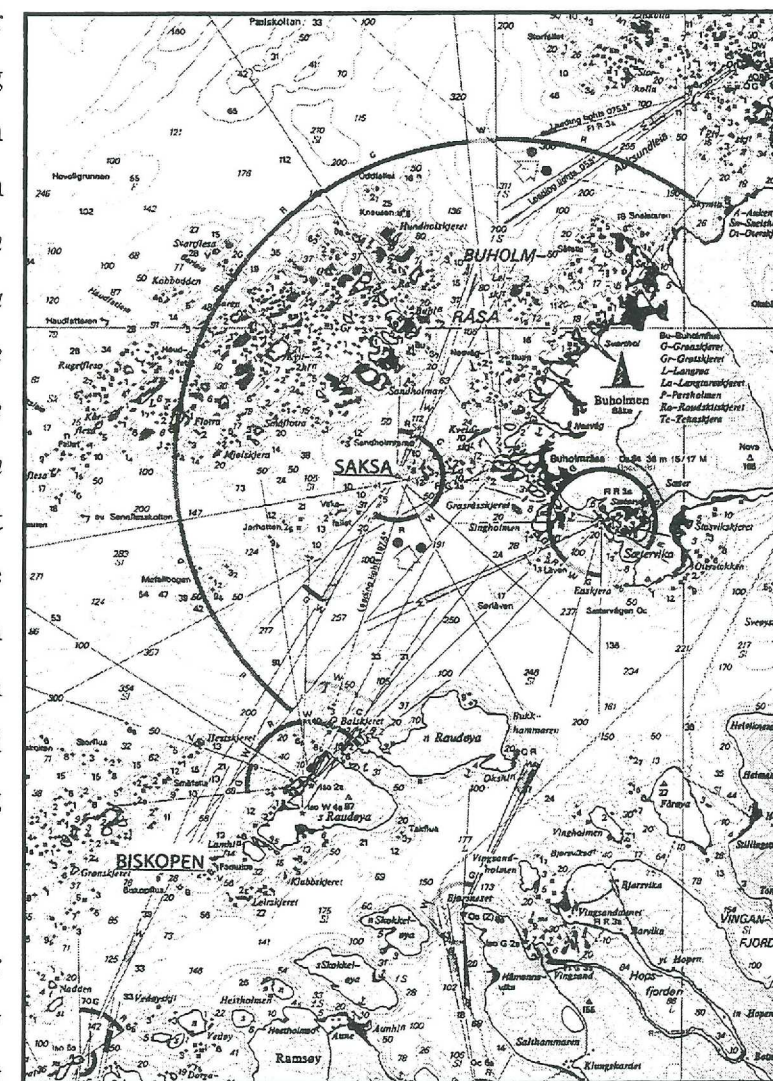


Fig. 10 Buholmsråsa, begynnelsen på Folla

<sup>489</sup> Coldevin 1964:265

<sup>490</sup> Waag 1919:9

<sup>491</sup> Figur 8, utsnitt av (sjøkart nr. 45, 2001) ikke beregnet for navigasjon, se vedlegg VIII

<sup>492</sup> Solheim 1940:150

<sup>493</sup> Dette kommer jeg tilbake til senere i kapitlet



nettopp Buholmsråsa som inneforstått ledet ut på Folla. Ei rås er da også ei renne, og på sørtur ledet denne renna ut av Folla og inn i mer skjermet farvann.

En annen måte å markere overgangene på kunne være spesiell navnebruk. Solheim har vært spesielt opptatt av det, særlig i sammenheng med omskriving av det opprinnelige navnet. Selv om det i de norske kildene ...ikke blir direkte uttrykt at fiskerne hadde motvilje mot å nevne det vanlige ordet for land,<sup>494</sup> mener han likevel at fiskerne hadde ...motvilje mot å bruke den vanlege nemninga for land, reint ålment i motsetnad til sjøen.<sup>495</sup> Jeg støtter meg til Solheims skille mellom land og hav, men benytter bare en liten del av materialet hans. Selv om det først og fremst er nordlandsleia som er studert, kan det gi en pekepinn på hvordan nevningfordommer og navnebruk satte leia i system.

På sørsiden av Vestfjorden ligger øya som har navnet Landegode som ifølge Solheim hadde en spesiell betydning. Han hevder at navnet markerer at dette var den første øya man kom til etter at man hadde passert et større havstrekk.<sup>496</sup> Men like mye som landet kunne være godt, mener Solheim at det kunne være spesielt farlig. Det kunne være vanskelig i dårlig sikt å treffe på riktig side av disse første landkjenningene etter en overseiling. Solheim mener at navnet kan være en omskriving for navn som Svinøyer. Han hevder videre at det er en sammenheng mellom steder som har eller har hatt navn som Landegode, Holmengrå eller Smørstakk hvor de enten ...ligg sers viktige stader i sigleleier langs kysten, i mange tilfelle i skjeringpunktet mellom to leier, eller også at dei ligg overlag farleg til og difor også er leie å koma velberga framom når veret er ufyse og navigeringa usikker.<sup>497</sup> Navnene kunne dermed rette en spesiell oppmerksomhet mot grensene og overgangen til det farlige, samtidig som skårungene kunne bli gjort oppmerksom på dette gjennom narringen. Det var altså en nær sammenheng mellom en del av stedene som narringene ble foretatt på og grenser som ble ansett for å være viktig å forholde seg til i landskapet. Narretradisjonene representerte dermed en økt oppmerksomhet som ble rettet mot det å bevege seg i farvann med ulik grad av fare. Når man gikk over til et farligere farvann måtte oppmerksomheten skjerpes.

<sup>494</sup> Solheim 1940:118

<sup>495</sup> Solheim 1940:118

<sup>496</sup> Solheim 1940:141, navnet finnes igjen både nord for Stadt og på Jomfruland etter passering av Jomfrulandsrenna.

<sup>497</sup> Solheim 1940:141

### Narring knyttet til store holdepunkter<sup>498</sup>

For å finne veien mellom disse store landskapsinndelingene trengte man oversiktspunkter. Disse oversiktspunktene hadde selvsagt mye med hvordan landskapet var utformet, men i Nord-Norge var det først og fremst fjellene som ble benyttet til dette. En klassisk narretradisjon var å få skårungen til å hilse på Vågakallen.<sup>499</sup> Vågakallen var et av de viktigste fjellene å orientere seg etter i Øst-Lofoten, både med sin karakteristiske form og høyde.<sup>500</sup> Et annet viktig fjell som også skulle hilses på var Svolvekjerringa.<sup>501</sup> I losen fra 1885 blir fjellets betydning spesifisert hvor man ved innseilinga til Svolve havn fra Skråva skulle holde på (tatt méed på, siktet på) dette fjellet som var det høyeste etter Vågakallen.<sup>502</sup> Ved å lære disse oversiktspunktene å kjenne kunne man få oversikt over hvor man var. Fjellene var utgangspunktet, det som man kunne knytte de mindre punktene til; mindre fjell, holmer og skjær. Fra Salten fortelles det om *Lainngo-Besta*, en fjellknøl på Landego hvor det ble benyttet alle slags knep for å narre skårungen.<sup>503</sup> Dette ble også gjort ved Sandhornet (i Gildeskål)<sup>504</sup>, *Kjerringøy-kjerringi*, Hestmannen,<sup>505</sup> og Lekamøya.<sup>506</sup> Det er rimelig å anta at De sju søstre og Torghatten også kunne vært slike aktuelle narreplasser selv om det ikke fremgår i materialet. Dermed blir fortellinga om Vågakallen, døtrene De sju søstre, Hestmannen som vil ha en av dem og pilen som blir skutt gjennom hatten til Suliskongen og Lekamøya komplett.<sup>507</sup> Fortellingen gav fjellene – merkene i landskapet personlighet, samtidig som de plasserer fjellene geografisk i forhold til hverandre på sørtur. Det er ikke nødvendigvis slik at fortellingen ble skapt for å huske leia, men fortellingen gjenspeilet likevel kunnskapen om hvordan leia ble ordnet. Fortellingen bandt *Nordlandsleia* sammen fra Lofoten til grensen ...af Namdals og Helgelands Fogderi.. som gikk akkurat ved *Helgelandsflissen*.<sup>508</sup> I en annen type landskap kunne det være andre punkter som fikk denne funksjonen. For eksempel langs Finnmarksleia fra Ullsfjorden og forbi LoppHAVET var det mindre øyene, eller viktige nes som fikk denne betydningen. Det var ikke så urent farvann langs hovedleia og narretradisjonen var knyttet til "kalvene", – Fugløykalven og

<sup>498</sup> Begrepet holdepunkter har jeg hentet fra orienteringsidrett; se *Orienteringsinstruktøren* 1983:18, 28

<sup>499</sup> Solheim 1940:155,157

<sup>500</sup> Fabricius 1885:72

<sup>501</sup> Solheim 1940:156

<sup>502</sup> Fabricius 1885:79

<sup>503</sup> Solheim 1940:161

<sup>504</sup> Solheim 1940:161

<sup>505</sup> Solheim 1940:155

<sup>506</sup> Fra Drevja benyttet i 1880 hos Solheim 1940:154-155

<sup>507</sup> Molaug 1994:50-53, Yttern 1944

<sup>508</sup> Molaug 1994:50-53, Yttern 1944



Loppakalven,<sup>509</sup> og videre Sildnebben, den nordlige spissen på øya Silda som ble benyttet som narreplass av ...*både lapper og nordmenn på reisen til Finnmarken.*<sup>510</sup>

### Narring og navnebruk knyttet til det forbudte - detaljkunnskap

Når det gjaldt leia var benyttelsen av navn som hadde med kyr, okser, galter/gris eller svin viktig. Disse navnene var ikke tillatt å si om bord i båtene, og vi skal se hvordan de på denne måten ble satt inn i et omfattende "merkesystem". Her skal vi ta for oss navn med -"okse" og -"galte", selv om dette bare representerer en liten del av den navnebruk langs leia Solheim har beskrevet.<sup>511</sup>

Svartoksen er et navn som går igjen langs store deler av kysten. Det er som regel knyttet til en holme eller et skjær, ofte av en viss størrelse. Navnebruken kan skrive seg fra at skjæret syntes mørkere enn de andre, eller hadde en spesiell form. Men det kan også ha med skjærets plassering i leia å gjøre. Svartoksene går igjen i Solheims narretradisjon, og det finnes mange av dem, særlig langs

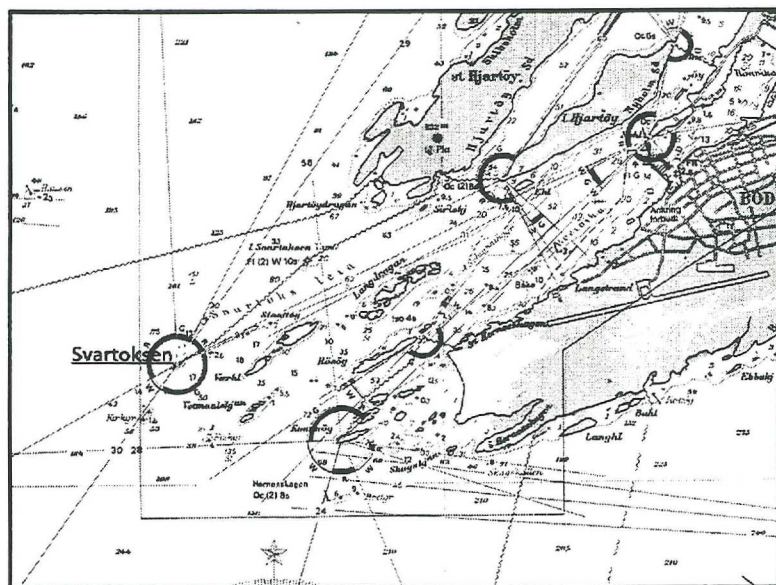


Fig. 11 Svartoksen ved innseilinga til Bodø

nordlandsleia, hvor jeg har funnet syv stykker.<sup>512</sup> De synes alle å være plassert slik i leia at de er et merke for inn- og utseiling; for eksempel Svartoksen i innseilinga til Bodø på nordtur, se figur 11.<sup>513</sup> Dette gjør det mulig å anta at navnet var knyttet til denne *type* holmer som en markør eller påpekning for å henlede oppmerksomheten mot dem. Jeg mener altså at

"svartoksene" fikk navn etter hvor de var plassert i leia, hvordan de så ut med hensyn til størrelse og muligens farge noe som til sammen gjorde dem til viktige markører det var mulig å lete opp for å systematisere leia underveis. De ulike Svartoksene ble dermed knyttet til den leia de hørte hjemme i – når man nærmet seg Bodø skulle man begynne å se etter Svartoksen utenfor Bodø. Slik hadde man etablert en oppmerksomhet mot det man skulle se etter, noe som gjorde det lettere å få øye på dem.

Dette kan underbygges ved å se på navnekombinasjonen "-galten". Et eksempel er Sigerstadgalten som ligger tett ved Dønneslandet litt sør for gården Sigerstad.<sup>514</sup> Dette viser seg å være et lite skjær, som kunne være vanskelig å se under seilas, særlig på kryss. Etter å ha sjekket galte-skjærene på sjøkartene fra Helgeland til Vesterålen synes dette stort sett å ha vært den samme *typen* skjær; relativt små og ofte skvalpeskjær.<sup>515</sup> (Skvalpeskjær er skjær som nesten blir overflødd på flo sjø). Disse skjærene lå også ofte tett ved land i ellers relativt rene farvann.<sup>516</sup> Det kan dermed se ut til at man benyttet navn for å merke spesielle steder i landskapet som var nyttige for å finne veien, men man markerte også spesielle steder som kunne være farlige med navn for å være oppmerksomme på dem. Sigerstadgalten lå utenfor Sigerstad gård. Når disse navnene ikke var lov å nevne med sine rette navn, ble narresituasjonen markert på andre måter. Dyr som *Svartokser*, *Galter*, *Svinøyer*<sup>517</sup> skulle som regel stikkes.<sup>518</sup> Andre steder ved for eksempel *Finnkjerringa*, forteller Johan Rasmussa om da han fikk beskjed om å pakke i pipa til skipperen, men da han kom med den til skipperen flirte han og sa; "*let ho der få pipa*".<sup>519</sup> Ved *Bispen* skulle man gjøre noe for å få han blid,<sup>520</sup> andre mente at han skulle få mat, at man ved *Kjøllefjordkjerka* skulle ringe, og noen steder mente man at *Oksen* skulle slås.<sup>521</sup> Det er altså en viss variasjon i tradisjonen på de ulike stedene og Solheim gir en omfattende beskrivelse av hva som skulle gjøres.<sup>522</sup>

<sup>508</sup> Fabricius 1885:35, i dag Helgelandsflæsa, (Sjøkart nr 51, 1992)

<sup>509</sup> Solheim 1940:157, 162

<sup>510</sup> Qvigstad 36, 52, hos Solhaug 1940:162

<sup>511</sup> Solheim 1940:116-175

<sup>512</sup> For eksempel Svartoksen nordøstfor Olstokvær (sjøkart nr 63, 1999), i Maasvær, (sjøkart nr 56, 1999) vest av Gjesø som ligger vest av Rødøy (sjøkart nr 62, 1999) vest av Bø, (sjøkart nr 76, 1991), en nord av Hovden og en utenfor Gilsøy/Gavlfjorden mot Andøy, (sjøkart nr 78, 1991)

<sup>513</sup> Figur 11, utsnitt av (sjøkart nr 65, 1996) ikke beregnet for navigasjon. Vedlegg VIII

<sup>514</sup> Fabricius 1885:54

<sup>515</sup> For eksempel: Breiviggalten ved Svinvika nord for Dønna, (Fabricius 1885:53), Galten sør av Bolga (sjøkart nr 63, 1999), Galtan ved innseilinga til Saltstraumen (sjøkart nr 65, 1996) Galtvaag sør på Store Molla i Lofoten (sjøkart nr 69, 1989), Galten sør for Svinøy i Bø i Vestreålen (sjøkart nr 76, 1999)

<sup>516</sup> Om kryssing, se kapittel 5 om vind og seil

<sup>517</sup> Solheim 1940:150

<sup>518</sup> O.Ryssdal 2, 45 hos Solheim 1940:150

<sup>519</sup> Solheim 1940:142. Denne holmen ligger på nordtur gjennom Alstadvfjorden og mellom øya Løkta og Dønna.

Den heter på dagens kart *Finkonna*, (sjøkart nr. 57 og 59 trykt 1998)

<sup>520</sup> Solheim 1940:146

<sup>521</sup> Solheim 1940:156

<sup>522</sup> Solheim 1940:157, 162, fra Gratangen, Sørfjord i Troms og Nord-Troms



Det viktigste trekket ved narretradisjonen er at navnene ikke skulle nevnes: *Dei omskrivande namna blei berre nytta når dei for framom staden. Ellers kalla dei stadene ved dei rette navna.*<sup>523</sup> Solheim mener at handlingene var ment som omskrivinger på forbudte navn: *Naar en skårunge skulde gjøres kjendt paa leden og man passerte for eksempel Galten, blev der aldri sagt, der ligger Galten. Men hovedsmanden bad skaarungen levere han en kniv som laa der eller der, og naar dette var besørget satte hovedsmanden i at rine som en gris.*<sup>524</sup> Navnet sa dermed noe om stedets egenskap eller henvendte oppmerksomheten på spesielle typer farer for de seilende. Arthur Brox sier i klartekst at fiskerne på tur til Finnmarka prøvde å lære skårungen navnene på *... fjell, øyar og fjordar som dei for forbi, helst namn han måtte passe seg for. På heimvegen var det skam om han då let seg narre.*<sup>525</sup> Dermed ble skårungen gjort svært oppmerksom på disse stedene, samtidig som han ble stimulert til å være oppmerksom på denne type holmer og skjær.

Kunnskapen om leia fremstår da som en felles kunnskap mellom de vante fiskerne. Narrerundene under veis markerte skårungens rolle som utenforstående. Narringa kan dermed sees som en form for innvielse og markering i overgangen fra uvant til vant (ung – voksen) og kan betegnes som en krise i skårungens overgangsprosess. Ved hver narring ble det understreket at skårungen stod utenfor fellesskapet når han lot seg narre. Narringen rettet oppmerksomheten mot stedets navn, dets plassering i leia og betydning for den seilende. Hele narretradisjonen krevde at skårungen lærte seg å være oppmerksom og forutseende. Han måtte følge med i landskapet og lære det å kjenne hvis han skulle bli en del av fellesskapet. De eldre og erfarne tok seg bedre i vare, selv om det nok var enda morsommere om man kunne klare å narre dem.<sup>526</sup>

<sup>523</sup> Solheim 1940:146  
<sup>524</sup> Solheim 1940:162-163  
<sup>525</sup> Brox 1976:15  
<sup>526</sup> Solheim 1940:147

### Mileskifter og varder – avstand og merkesystem

Et annet system som ble benyttet, hvor narretradisjonen ikke synes å være tilknyttet er de såkalte mileskiftene.<sup>527</sup> Mileskiftene var stort sett små holmer som lå sentralt og lett synlig i leia. Dette gjelder for eksempel Helgelandsflæsa, Skjelva og Mangvardene, som alle var holmer sentralt plassert i leia og i tillegg var markert med varder i 1885.<sup>528</sup> Det er stor sannsynlighet for at stedene i mileskiftene har hatt varder eller annen merking fra gammelt av. Skjelva kan tjene som eksempel på dette. Skjelva ligger i et område med mange holmer og seilingsmuligheter og er sentralt plassert i leia ved valg av ytre eller indre led.<sup>529</sup> Ved å vite hvor Skjelva var kunne man finne veien videre til *Lisoråsa* vest for Skjelva, se figur 12.<sup>530</sup>

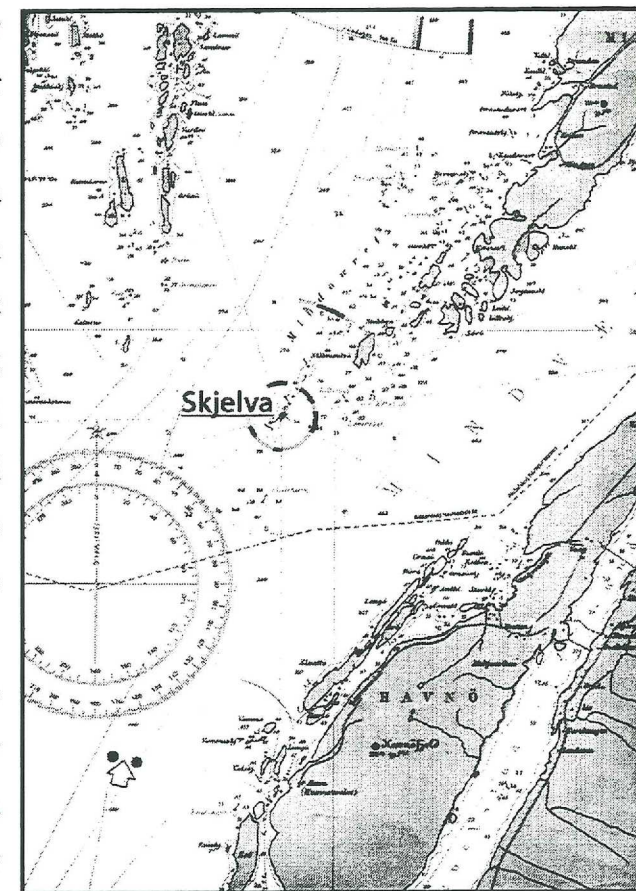


Fig. 12 Skjelva

Disse punktene kunne dermed være viktige meder(siktepunkt) i leia. På begynnelsen av 1800-tallet var varder en viktig del av leia og C.F. Rode skriver i boka *Norges Fyrvesen* at det må ha vært mange seilmerker langs leia i lang tid. Slike seilmerker var som regel større eller mindre steinvarder. Han nevner en saga hvor et båtlag på Islandsferd *...ble liggende å vente på bær i Mølstrevåg, nordenfor Haugesund og bygde der en varde på Rygvarden* (nå Ryvarden).<sup>531</sup> En annen senere kilde som forteller om slike varder er Petro Quirini. På hjemreisen i 1432 beskrev han seilinga i kystleden slik: *Således seilte vi av sted i 15 dager og alltid mot sør og nesten med stadig god vind og alltid styrte vi etter*

<sup>527</sup> For videre utdyping av mileskiftene se vedlegg nr. II med oversikt over tabell fra Rafto 1963 og Morcken 1978  
<sup>528</sup> Fabricius 1885:35,39,55  
<sup>529</sup> Sjøkart (nr 55,56,1999), (nr.57,1998)  
<sup>530</sup> Figur 12, utsnitt av sjøkart (nr. 55, 2001) ikke beregnet for navigasjon. Vedlegg VIII  
<sup>531</sup> Rode 1941:185



var der på toppene av øyene, hvilke angav den breieste og dypeste led.<sup>532</sup> Rundt 1530 blir det beskrevet en del sjømerker på den sørlige norskekysten i en hollandsk seilbeskrivelse. I Bergen ble det i 1867 beordret at ...*Bønderne som boe langs Bergen Leed at sætte Stager paa blinde Skjær som udi Fravandet for deres Gaarders Grunder kan ligge; men , dersom Skjæret ligger saa dypt, at ei nogen Stage derpaa med Bekvemhed kan fæstes, at de der ligefor opsætter en Stang paa Land næst ved Søkanten til Tegn de siden tilbørligen skal vedligeholde, og derfor nyde af hvert Skib som der forbi seiler, ligesom Andre for saadanne Stager nyde og have.*<sup>533</sup> Det har tydeligvis vært en tradisjon langt tilbake i tid for kystfolk og sjøfarende å bygge varder som kunne være til hjelp underveis. Dermed hadde vardene en viktig funksjon i kunnskapen om leia, selv om det 1838 ikke fantes merker eller fyr ...*av staten oppsatt eller underholdt.. nord for Trondheimsfjorden.*<sup>534</sup> Mileskiftene var dermed viktige punkter i leia både for den konkrete navigasjonen og for avstandsbedømmelse. Disse stedene, holmene, punktene har derfor vært benyttet som en viktig del av konstruksjonen av leia ifølge Morcken siden vikingtid<sup>535</sup>, men i hvert fall fra 1500-tallet og helt opp til vårt århundre.<sup>536</sup> I *Den Norske Lods* fra 1885,<sup>537</sup> ble disse vardene benyttet aktivt i kurshenvisningen: *Fra Dønnæsø styres paa Mangvardkoen eller Lejkoen, en liden holme søndenfor Mangvarderne. Imellem Lille-og-Store -Mangvarden (kjendeligt ved en Mængde større og mindre Stenvarder, som der er oprejste, hvilket også Navnet Mangvarden betegner.*<sup>538</sup> Navnet Mangvard-koen eller Lejkoen leder tilbake til det forrige systemet narringen var knyttet til, de forbudte navnene. Slike "kyr" er nevnt av Solheim,<sup>539</sup> men med noe uklarhet knyttet til narretradisjonen. De var likevel svært kjent og representerte holmer og skjær som man skulle ta med på. *Når Mangvarderne er passeret, holdes den indre Pynt af Eggeløse i den ydre Pynt av Kvitværkoen*<sup>540</sup> Da tok man sikte på den neste "kua" og fortsatte videre. Disse "kyrne" hadde som oftest varder fra gammelt av, og var dermed viktige i systematiseringa og merkinga av leia. Nå for tiden har ofte Svartoksene også varder, noe de også kunne ha hatt i en del sammenhenger tidligere.

<sup>532</sup> Rode 1941:186

<sup>533</sup> Rode 1941:186-87

<sup>534</sup> Rode 1941:190

<sup>535</sup> Morcken 1978: 60

<sup>536</sup> Morcken 1978:55

<sup>537</sup> Fabricius 1885

<sup>538</sup> Fabricius 1885:55

<sup>539</sup> Solheim 1940:151-152

### Oppsummering

Landskapet ble gitt mange ulike markører både som navn, handlinger, praksis og rituell oppmerksomhet. Dette ledet oppmerksomheten mot *stedet* og *egenskaper* ved stedet. Navnene ble dermed benyttet som en ordnende faktor i et til tider uoversiktlig landskap. Landskapet ble også inndelt i ulike grupper, ut fra hvordan landskapet "var" eller fremstod i praksis, hvor ulike strekninger hadde sine fortellinger og egenart. Noen steder var det mye fallvind, andre steder var leia preget av mange holmer og skjær. Navnene henledet oppmerksomheten mot de ulike kvalitetene ved leia og bidro dermed til å ordne et i utgangspunktet uoversiktlig landskap. Selv om man ikke alltid husket den nøyaktige plasseringa kunne navn knyttet til -*galten* eller *Svartoksen*, minne om hva man skulle se etter. Dette gjorde det enklere å hente fram kunnskap i hukommelsen, siden det var denne måten kunnskapen ble holdt i hevd på. Narringen som ble foretatt på de ulike plassene var dermed en måte å sette skårungen inn i denne måten å forholde seg til kunnskapen på og stimulere han til å huske leia.

#### 4.2.3. Skårungens møte med draugen

Det var mange ting skårungen skulle lære og mestre på mannfolkvis, og et annet tema som fremkommer i forteller materialet er skårungens møte med draugen. Fra ungene var små hørte de historier om draugen. Forteller materialet viser at det å møte draugen ofte handlet om varsel om uvær, død og forlis. Dette møtet synes imidlertid ikke å skje før gutten var blitt skårunge, selv om fortellinger og formaninger om at man måtte passe seg for draugen startet tidlig. I Anni Henriksens hovedfagsoppgave i sosialantropologi<sup>541</sup> forteller en av informantene om hvordan de voksne forsøkte å lære ungene om draugen: *Når storsjøen bryt opp i fjæra, da er Draugen der, med et hav av frådende hvitt skum over seg! Da er det mange unger som synes at det er morsomt å løpe "om kapp" med havsjøen, når de trekker seg fra fjæra for så å komme voldsommere tilbake igjen. Det ungene ikke vet er at draugen er i "havsjøen". Det er han som terger ungene til å løpe etter seg.*<sup>542</sup> Fortellingen fortsetter med to barn som ble tatt av draugen og ikke kom tilbake før etter mange uker. Fortellingen er fra Kvænangen og er fortalt på 1990-tallet. Om slike pedagogiske meldinger var like tydelig uttalt på 1800-tallet kommer ikke i den grad frem i mitt materiale, men den pedagogiske hensikten kunne være

<sup>540</sup> Fabricius 1885:55

<sup>541</sup> Henriksen, A. 1997

<sup>542</sup> Henriksen, A. 1997:126



den samme. Fortellingene var selvsagt rettet mot begge kjønn, men allerede fra leken i fjæra ble det knyttet sammenhenger mellom draug og gutt. Fra Porsanger blir det fortalt om Josef som bodde på Bringenes. Han hadde en gutt som var nede å lekte i fjæra. Om natta våknet Josef av at gutten hoppet ut av senga og sprang på dør. (Underforstått - han var blitt forhekset) Josef sprang etter og tok gutten i nakken og spurte kona hvor guttens trøye var. Der fant han ei båtnugle<sup>543</sup>, og Josef forstod ...*med en gang at det var draugen si nygle(nugle). Og det er det verste man kan ta.*<sup>544</sup> For å befri gutten måtte mannen skjære et kors i nugla og ta gutten med i fjæra selv om det var midt på natten. Der la de den under en stein, og ...*i høstnettene senere kunne Josef høre draugen arbeidet med steinen for å få tak i nygla. Men han kan aldri få tak i den når det er skåret kors på den.*<sup>545</sup> Ungene kunne altså opptre som aktører i slike fortellinger allerede fra de var ganske små. Etter hvert som barna vokste opp etablerte det seg et skille mellom kjønnene og draugen fulgte først og fremst guttene videre.<sup>546</sup> I den ovenstående fortellingen blir det benyttet et kors for å beskytte guttungen og beskyttelse og forsvar er et viktig stikkord i draugfortellinger. Skårungene eller de unge fremstår ofte som rådville i sitt møte med draugen, hvor de løper av gårde for å søke hjelp. Det er de voksne mennene som vet hva som skal gjøres; som sønnen på gården i *Draugen i fiskerbåten*,<sup>547</sup> som går for å hente sjøvann til kokfisken. *Da så han at der stod ved båtstøen et menneske med skinnmudd og sydvest på hodet; han torde ikke gå og ta sjøvann.* Sønnen går og forteller hva han har sett og hans *eldre* bror går ned til båten og jager draugen med å slå en stein i hodet på han.<sup>548</sup>

I en annen klassisk draugfortelling *Draugen som bankesten* går gutten etter sløyninga ned ...*til flodstrengen, med sine vaate og av blodrug gjennomtrukne sjøvaatter, dyppet dem i sjøen og la dem paa en tangkledd sten for med en trekavl at banke blodrugen av dem. Men ved det første slaget reiser steinen sig i veiret, og det viser sig at være en draug. Med et fælt skrik veltet draugen sig i sjøen og svømte bort, saa grønaalen stod efter den.*<sup>549</sup> Disse fortellingene var et bidrag til å understreke skårungens uvanthet. Ved at skårungen møter draugen i fjæra

<sup>543</sup> Ei båtnugle, eller ei nygle som den blir kalt i denne teksten er en propp til å tette et hull i kjølbordet hvor vannet skal renne ut når båten er satt på land.

<sup>544</sup> Bergh 1968:97

<sup>545</sup> Bergh 1968:97

<sup>546</sup> Jeg har ikke funnet fortellinger om kvinner som møtte draugen i betydning av sjødraug

<sup>547</sup> Qvigstad 1928:381, bind II, fortelling nr 100 variant nr. 5

<sup>548</sup> Qvigstad 1928:381-382, bind II

<sup>549</sup> Olsen, O.T. 1987:13

som barna i Henriksens fortelling kan draugen representere båra som kunne slå opp i fjæra og dra barna med ut. I fjæra i mørket var det vanskelig å følge med på sjøen og plutselig kunne ei større båre slå innover og "røre" på steinen. Skårungen blir skremt – og dermed latterliggjort fordi en voksen mann ikke skulle være redd. Skårungens ukyndighet blir også understreket fordi han ikke ...*følger godt nok med.* Hadde han fulgt med ville han ikke blitt overrasket og skremt. Båra i fjæra er da også en utfordring for de uvante, selv om den allerede her er såpass farlig at den blir knyttet til døden. Møte mellom skårungen og draug kan sees som harselas med den ukyndige, men kan også sees som en innvielse til et liv med døden som trussel. I en annen fortelling kommer måten fortellingen ble formidlet på frem. Fortellingen handlet om et møte mellom draug og skårunge: *Enhver av mannskapet gikk da til den beste stien de kunne fiende til at banke vottene på. Da nu halvskaren kom og skulde banke sine, var de beste stevner i fjæren optant allerede. Derfor gav han sig til at vade omkring for at fiende en stien. Endelig fant han en som syntes som skapt til det bruk. Den stemmen hadde han ikke lagt merke til før. [ ] Nu var det draugen som lå der i fjæren, og det var hodet hans som gutten hadde banket vottene sine på.*<sup>550</sup> Etterpå går gutten uvitende og legger seg. Men etter han hadde sovnet kom noen ...*staakende ind og like bort til køien hvor gutten laa.* Det var draugen som tok glunten ut av køya, og *Ut bar det baade med skindfelden og glunten.. nesten ...tilsjøs, faldt glunten ut av felden, stod op..* og gikk tilbake til bua.<sup>551</sup> Der hadde de andre tent lys og lurte på hva det var som gikk for seg. Ingenting mer hendte. Fortelleren sier at dette hendte for 40 år siden og han selv fikk høre historien da han *var halvkar* uten at vi får vite hvor lenge det er siden.<sup>552</sup> Det hadde seg slik at han bodde på den samme bua som dette hadde hendt. Bua ble brukt men *Ingen vilde dog sove der alene.*<sup>553</sup> Han ble selvsagt alene en lørdagskveld og ...*karene glemte nok ikke at minde mig om at en glunt engang blir tat ut av den øvre køien.*<sup>554</sup> Landverten var innom om kvelden og tilbød gutten å ligge på loftet hos han. *Og saa gjerne jeg end vilde være med ham, maatte jeg dog avslaa tilbudet. For nu matte jeg vise mig som kar.*<sup>555</sup> Han overlevde natten, men sov ikke i den øvre køyen. Overgangen til å bli voksen – og vant, krevde at han lærte å takle redselen. Gutten ble dermed innvidd i dette symbolet gjennom fortellingen. Draugen var et symbol for døden og gutten måtte lære å takle redselen

<sup>550</sup> Johansen 1920:20

<sup>551</sup> Johansen 1920:20

<sup>552</sup> Johansen 1920:20

<sup>553</sup> Johansen 1920:20

<sup>554</sup> Johansen 1920:20

<sup>555</sup> Johansen 1920:20



for døden., I en annen fortelling blir den unge gutten ivaretatt på en annen måte. Fortellinga som foregår i Medfjorden på Senja har det samme handlingsforløpet med ...*stiv fjæra, og mørkt og svart var det også.*<sup>556</sup> Gutten finner en *høveleg tangstein* og begynner å slå vottene mot steinen. *Då fekk han til sin skrekk sjå at "steinen" var levande og for ut i havet så spruten stod. Guten sprang opp i bua og fortalde om det som hadde hendt han.*<sup>557</sup> Fiskerne skjønner ...*at det var draugen han hadde vore ute for, og at draugen nok ville komme igjen og ta hemn for den julinga han hadde fått.*<sup>558</sup> De erfarne fiskerne ble enige om at etter kveldsmaten skulle de legge seg ...*på flatseng alle saman med skankane mot døra og kokkglunten i mellom seg.*<sup>559</sup> Ved midnatt ...*sprang døra opp, og inn kom ein lang arm med ei klo og tok tak i guten.*<sup>560</sup> Draugen var kommet for å hevne seg ...*men kameratane hogg fast i andre enden, og draugen måtte sleppe taket. Sia såg dei han ikkje meir.*<sup>561</sup> I overført betydning kan man si at tradisjonen og fellesskapet skulle holde gutten tilbake.

Disse krisene oppstod siden skårungen var ukyndig og forsvarsløs. Fiskerne var vel kjente med draugen og hans oppførsel. I overgangen fra gutt til mann skulle skårungen lære å takle draugens utfordringer. En av de tingene han måtte lære var å *ikke være feig*. Dette kom Mikkel Nilsen fra Kvænangen ut for i fortellingen *Kamp med en draug*.<sup>562</sup> Han ble redd for draugen som plaget ham i naustet. Dette ble ansett for å være så ille at han gikk til en noaide for å få hjelp. Noaiden gikk en natt og satt i naustet og talte med draugen ...*siden var ikke Mikkel Nilsen mere feig.*<sup>563</sup> I det samiske miljøet var det altså aktuelt å søke behandling og hjelp for denne angsten. Å søke hjelp hos "læsera" og andre som behersket det magiske var nok like mye benyttet av både nordmenn og kvener på den tiden.

Ved å se fortellingene om draug og gutt på et mer symbolsk plan vet vi at draugen var et symbol som var nært knyttet til død. Draugen blir da viktig som en markør av de utfordringene som fiskerne mente havet gav. Når gutten var blitt skårunge var han kommet inn i den sfæren hvor faren for å omkomme på havet ble større og draugen viste seg.

<sup>556</sup> Brox 1970:41 "Kokkglunten banka vottane på draugen"

<sup>557</sup> Brox 1970:41

<sup>558</sup> Brox 1970:41

<sup>559</sup> Brox 1970:41

<sup>560</sup> Brox 1970:41

<sup>561</sup> Brox 1970:41

<sup>562</sup> Qvigstad 1928:385, bind II

<sup>563</sup> Qvigstad 1928:385-387, bind II

Fortellingene rettet oppmerksomhet mot draugen, og man skulle være oppmerksom på den konkrete faren båra representerte. Man skulle følge med, hele tiden ha oppmerksomhet rettet mot det farlige. Det var viktig å ikke være redd og man måtte lære å beskytte seg mot de situasjonene draugen kunne dukke opp i. I møtet med draugen kunne gutten risikere å bli så redd at han ikke turte dra på havet. For å bli fisker måtte han lære å takle både den konkrete faren, men også angsten som fulgte med.

Når skårungen skulle være med på første turen kjente han nok til mange av disse fortellingene, men fortellingene fikk nok en litt annen betydning når avreisen nærmet seg. Noen syntes vel også at det var særlig morsomt å fortelle skårungene slike historier, som for eksempel: *Han Krest'n Jenso va' en sme te' å førtæll ifrå gammel daga.* Han var så gammel at han ikke kunne være med på Lofoten, men når Lofottida nærmet seg og båtene ble satt ut ble han urolig. *Men da passa han på å fortelle skårungene om hunnfo't'n å dråjen som han hadde møtt mang en gang. Da va ikkje nåkk nytj i hånnes ti' at de kun' stan å bank sjy-våttan på en tangstein å ikkje vesst or å' før da di trudj va' en stein, rulla se i sjenen mæ et fælt drågmål : U hu, hutte tu - u!*<sup>564</sup> Det hører med til fortellingen at han Krest'n også fortalte at han hadde en avtale med draugen så han hadde ikke blitt plaget av han.<sup>565</sup> Det kunne han selvfølgelig fortelle når hans tid for å drifte på havet var over.

#### 4.3.1. Spandering av dram – skårungens innlemmelse i fellesskapet

Skårungens møte med sesongfisket og draugen var selvsagt ikke en standardisert prosess. Det ble fortalt mange ulike fortellinger og alle fiskerne trodde ikke like mye på draugen. Men de ble alle kalt for skårunger og gjennomgikk en fase hvor de ble narret og holdt gjøn med også med fortellinger om draugen.<sup>566</sup> Måten å befri seg fra skårungestempelet på var "å hanse" dvs å sjenke/spandere dram på mannskapet, som oftest etter endt fiske.<sup>567</sup> Fra Ballangen blir det beskrevet slik: *Alle skårungene skulle handse. Når dæm ha vore på Finnmarka, skulle dette væ unnagjort seinst tell dæm kom tell Ramsunne.* Å nekte å handse ble sett på som "eit nidingsstykkje. Først etter at han hadde hansa ble gutten akseptert som fullbefaren, og hansinga kan sees på som en godkjenning av dette og en innvielse til fiskeryrket.<sup>568</sup> Tiden

<sup>564</sup> Kvantoland 1931:293

<sup>565</sup> Kvantoland 1931:293

<sup>566</sup> Vi skal i kapittel 5 komme tilbake til draugen og hvordan han utfordret det mannlige rommet.

<sup>567</sup> Hveding hos Solhaug 1940:159-160

<sup>568</sup> Hveding hos Solhaug 1940:159-160



som skårunge blir dermed en innvielsessfase hvor det å lære å beherske kunnskaper og ferdigheter stod i sentrum. Med hansinga ble denne fasen avsluttet og: *The initiate is brought back into normal society and aggregated to his new role.*<sup>569</sup> Hansinga var på en måte en "betaling" for den opplæringa som ble gitt og de problemene den uerfarne påførte de erfarne.<sup>570</sup>

Selv om skårungeritualet ikke var klart avgrenset i tid var det klare regler for hvordan skårungen skulle bli innlemmet i den voksne verden. Det var først og fremst med hansing. Det synes å være opp til skårungen selv å befri seg fra skårungestempelet ved å lære seg det han skulle. Det skal ikke underslås at denne ordningen hadde klare økonomiske sider ved seg. De erfarne fiskerne ønsket ikke å dele lotten med en uvant unggutt. Skårungen skulle lære ferdigheter, god språkbruk og leia til Lofoten eller Finnmarka, men det handlet også om å innrette seg i hierarkiet om bord. Hver gang han ikke behersket ting var de voksne opptatt av å latterliggjøre han noe som markerte at han stod utenfor fellesskapet. Ved handsinga ble han innlemmet i fellesskapet og regnet som en fullbefaren voksen.

#### 4.3. Steder for tilbakevending til land – ulike havneforhold

Å komme seg tilbake til land om det var etter endt dag på feltet eller om man var underveis til vinterfisket dreide seg stort sett om det samme. Muligheten for dette var knyttet til naturlige havneforhold og mulige landingsplasser. Det å ferdes med nordlandsbåter skulle i utgangspunktet ikke innebære opphold i rom sjø over flere døgn. Prinsippet med disse båtene bygde på kortere opphold på sjøen med rettet til land som regel samme dag. Det var likevel ikke umulig med de gamle fembøringene, men enda mer med de nye storfembøringene å oppholde seg på havet i lengre tid. Her kunne mannskapet jobbe på skift under rolige vindforhold noe som ble gjort i enkelte tilfeller på lengre reiser.<sup>571</sup> Likevel var slik avslappende seiling sannsynligvis forbeholdt sommerhalvåret.

Prinsippet i fisket var dermed at man skulle ut og tilbake til land i løpet av det samme døgnet, noe som gjorde at nærheten mellom fiskefeltene og gode havner hadde svært stor betydning. Hva som var ei god havn hang da som nå sammen med beskyttelse mot vind og sjø av

<sup>569</sup> Leach 1976:78

<sup>570</sup> Solhaug 1940:160

<sup>571</sup> Se Bertheussen 1955:35

omkringliggende land eller holmer.<sup>572</sup> Ulike benevnelser som naturhavn, yttersihavn eller nødhavn viser eksempler på et språklig mangfold relatert til varierende praksis. Båtens utforming hadde en nær tilknytning til havneforhold og praksisen knyttet til fisket.

#### Havn og fiskefelt – en avveining

For at en havn skal beskrives som god i dag, vil man kreve gode fortøyningsplasser, rette bunnforhold, god beskyttelse på flere vindretninger ( gjerne alle) i tillegg til flere mulige havneinnløp.<sup>573</sup> Slike havner fantes ikke i nærheten av alle gode fiskeplasser. Behovet for en nær retur til land etter fiske, eller hvis været kom på gjorde at det ble benyttet havneforhold som vi i dag nesten ikke forstår var mulig. Her har jeg tenkt å presentere noen havner for å si noe om havnetyper som ble benyttet fram mot 1880.<sup>574</sup> Vurderinga av havneforholdene hadde da som nå med vindretning og åpenheten mot havet å gjøre, hvor noen havner var gode på sydvest, andre på nordaust. Den fremherskende vindretningen i området, åpenheten mot storhavet og muligheten for sjødrag og uroligheter i havna bestemte hvor god havna var. På 1800-tallet var nærheten til fiskeressursene av vesentlig betydning. Kort utror betydde alt - særlig på vinteren. I de to områdene; Lofoten og Nord-Troms var de naturgitte forholdene ganske ulike. Det var i Øst-Lofoten fiskerne samlet seg før 1840.<sup>575</sup> Hovedsaklig i Skrova, Svolvær, Kabelvåg, Storvågan (Ørsvåg) og Henningsvær. Disse havnene var både relativt gode havner, men også i nær tilknytning til fiskeplassene. Svolvær blir av Thesen betegnet som *...en overmaade skjøn Baadhavn*,<sup>576</sup> og i losen av 1885 beskrevet som den beste havnen i øst <sup>577</sup> Havnene i Kabelvåg, Kalle/Hopen og Ørsvåg hadde sine svakheter: *De tre bugter Smedviken, Kabelvaagpollen og Finnespollen laa nemlig aapne for sjø fra Vestfjorden.*<sup>578</sup> Kalle/Hopen området var utsatt for fallvinder (og er det fortsatt), og innseilinga til Ørsvåg/Storvågan blir beskrevet som vanskelig i losen.<sup>579</sup>

<sup>572</sup> Aschehoug & Gyldendals leksikon 1981:539

<sup>573</sup> Aschehoug & Gyldendals leksikon 1981:539

<sup>574</sup> Det er flere havner som ikke er tatt med; nordsida av Østsvågøy og flere steder på yttersida av øyene lenger vest.

<sup>575</sup> Solhaug 1976:101

<sup>576</sup> Rafto 1963:157

<sup>577</sup> Fabricius 1885:73

<sup>578</sup> Leegaard 1914:446

<sup>579</sup> Fabricius 1885:78



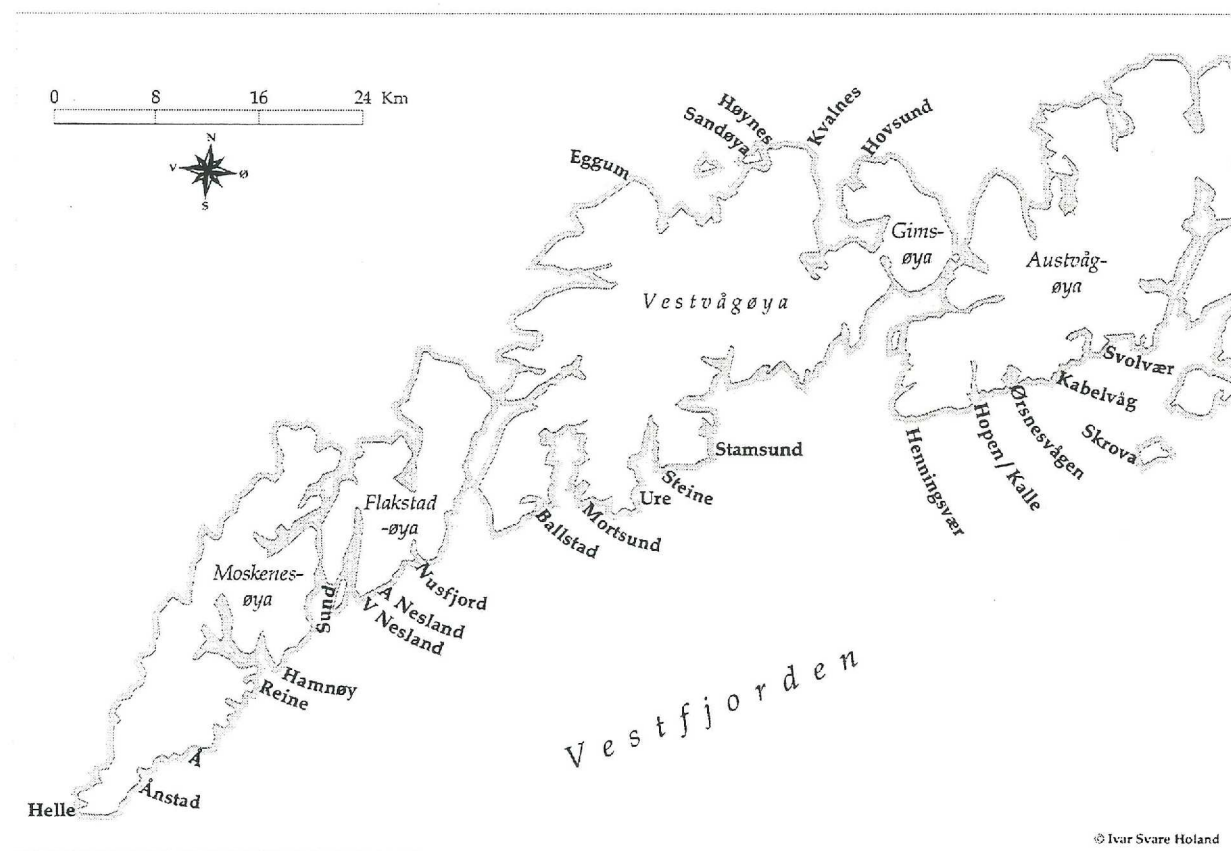


Fig. 13 Utvalgte havner i Lofoten

Henningsvær lenger vest hadde en utmerket beliggenhet med nærhet til fiskeplasser både på innersida og yttersida. På tross av sine begrensninger må det kunne sies at disse havneforholdene var relativt gode i forhold til bruk av nordlandsbåt. Det var mulig i flere av havnene å dra båtene på land, og til sammen gav de plass til relativt mange fiskere (figur 13)<sup>580</sup>.

I Nord-Troms derimot, og en del andre steder i Lofoten var havneforholdene svært utsatte, krevende og det er lett å betegne dem som dårlige i vår målestokk. På yttersida av ...Lofoten og Vesterålen er av de mest ulendte hav vi har. Med mye tungsjy og grunnbrott er det nesten ikke til å komme opp.<sup>581</sup> Yttersida av Senja, Kvaløya og ytre del av Nord-Troms har tilsvarende trekk. Her ble det benyttet støer, keiler, viker og våger og noen steder ble båtene

<sup>580</sup> Figur 13, kart utarbeidet av Holand 2003, © Ivar Svare Holand. Vedlegg VIII

<sup>581</sup> Wikerøy, I., f. 1906, Henningsvær, informant

bare satt rett opp på en strand. Ei stø var ei viss tilrettelegging av fjæra eller stranda hvor det ble ryddet stein slik at båten ikke ble skadet under landinga. Her la man ofte ut lunner, men på de verste stedene ble ikke lunnene liggende. Noen steder ble det også laget vorr- en slags steinmur i kanten av støa for å ta av for sjøen. Støene fikk benevnelser etter hvordan de lå i landskapet. Anstad, sørvest for Å beskrives av Leegaard slik: *Der findes ingen havn, bare en mindre aapen bugt. I bunden av butten var der av fiskerne opparbeidet 5 smale, krokete støer.*<sup>582</sup> Slike støer måtte jevnlig vedlikeholdes, noe som kunne være krevende i perioder med mye uvær.

Av strender fantes det forskjellige typer og Eggum (nordvestsiden av Vestvågøy) hadde en jevn sandstrand hvor *Været ligger ved en aapen bugt, som er utsat for sjø mellom vest og øst, spesielt fra vest og nord,..* Eggum var populært å fiske fra på grunn av ... *spesielt kort utror til fiskepladsen på eggen, 1/2 til 3/4 mil..*<sup>583</sup> Mange steder var ...*uheldig situert; det er nemlig vanskelig for havner paa dette strøk, og farvandet utenfor er urent og meget veirhardt.*<sup>584</sup>

I Nord-Troms var det tilsvarende vanskelig, og Lauksund var et av de viktigste områdene for fiske.<sup>585</sup> Sundet ligger mellom Laukøy og Arnøya hvor det ble drevet fiske fra Helnes, Nygård og Nikkeby (på sydspissen av Laukøy).<sup>586</sup> Disse stedene var stort sett strender ...*preget av singel, kuppel - og rullesten..* hvor det var opparbeidet støer av fiskerne.<sup>587</sup> På nordsiden av Arnøy ble det også drevet fiske hovedsakelig av dem som bodde på stedene; i Rækvik var stranden ...*langgrund og oppfylt av kuppel- og kampestener*, hvor innbyggerne hadde rensket en smal, krokete stø.<sup>588</sup> Tilsvarende var det på nordvestsiden av Arnøy, i Årvika ...*en vid bugt [ ] er ganske uskikket som landingsplads..* hvor innbyggerne hadde opparbeidet en enkel stø.<sup>589</sup> Breivika som var det største fiskeværet i Nord-Troms/Finnmark var også bare en åpen bukt/strand. Det var dårlig med plass og havnen lå utsatt til for vind fra syd til vest slik at

<sup>582</sup> Leegaard 1914:424

<sup>583</sup> I 1885 var der 348 fiskere, Leegaard 1914:437

<sup>584</sup> F. eks Sandøy, Hynes og Kvalnes, Leegaard 1914:438

<sup>585</sup> Reiersen hos Fugelsøy 1970:214-215

<sup>586</sup> Leegaard 1914:500

<sup>587</sup> Leegaard 1914:506

<sup>588</sup> Leegaard 1914:501

<sup>589</sup> Leegaard 1914:503



båtene måtte trekkes på land etter hver tur.<sup>590</sup> Det var ikke nok opptrekksplass til alle båtene i Breivik, så fiskerne måtte spre seg innover i fjorden på Veines, Sandviken og i "Havnen".<sup>591</sup>

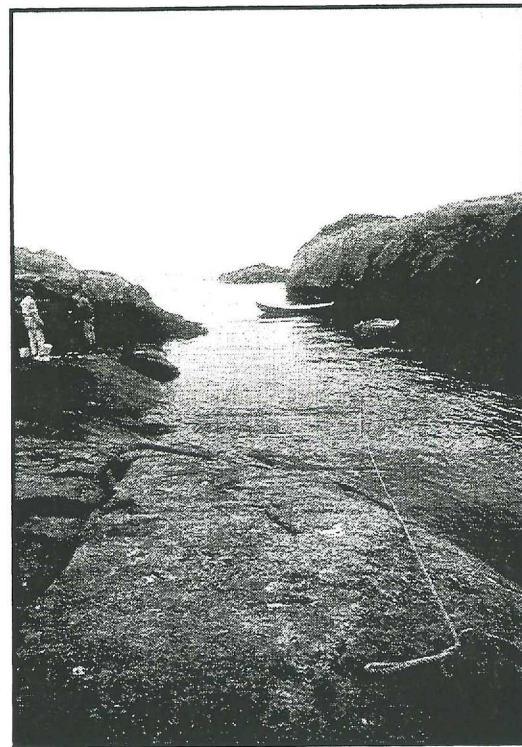


Fig. 14 Vestre Nesland

Strøm og utsatthet mot vær og vind fikk fiskerne og noen steder lokalbefolkningen generelt til å ty til krevende løsninger. Ute på Lofotodden som hadde særlige utsatte strømforhold, hadde befolkningen funnet en liten fjellrevne hvor båtene kunne settes på land. Her firte de båtene opp og ned med tau for å unngå å passere den verste strømmen.<sup>592</sup>

En fascinerende(for oss) og krevende landingsplass for båtene var keilene. Dette var små kileforma innbuktninger, som kunne være svært smale og lange.<sup>593</sup> På noen vindretninger var ei slik keile så beskyttet at man ikke trengte å dra opp båten, andre steder ble båten dradd opp på de mest ulendte plasser. Keilene ble som regel benyttet som

nødhavner, men kunne også være den vanlige havnen i området. Et eksempel er Vestre Nesland hvor det i 1878 ble drevet vinterfiske med åtte åtringer.<sup>594</sup> *Fisket drives nær land, og utroen er let, men landingsforholdene var yderst vanskelige.*<sup>595</sup> På figur 14,<sup>596</sup> kan man se størrelsen på selve keila, og på figur 15<sup>597</sup> dragsporet etter mange års gjentakelser av oppsett på det samme stedet.

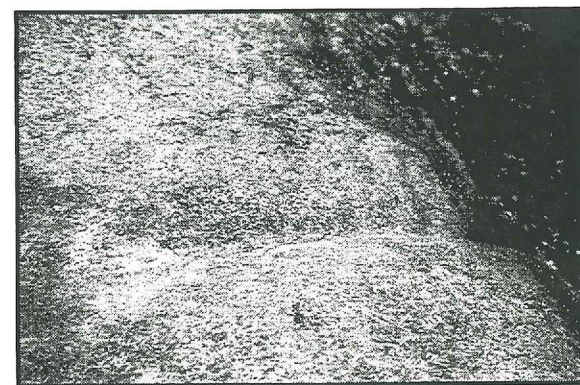


Fig. 15 Dragspor, Vestre Nesland

<sup>590</sup> Leegaard 1914:514

<sup>591</sup> Leegaard 1914:514

<sup>592</sup> Leegaard 1914:423

<sup>593</sup> Eldjarn/Godal 1988:84

<sup>594</sup> Leegaard 1914:432

<sup>595</sup> Leegaard 1914:432

<sup>596</sup> Vedlegg 14, foto Sæther 2002. Vedlegg VIII

<sup>597</sup> Vedlegg 15, foto Sæther 2002. Vedlegg VIII

I Nord-Troms finnes det mange eksempler på tilsvarende med problematiske innløp (se figur 16).<sup>598</sup> for eksempel Hellerkjeilen på vestsida av Fugløy hvor det lå et skjær rett innenfor innløpet.<sup>599</sup> Mange landingsplasser var bare: ...*"keiler"*, som i de færreste tilfælde var bearbeidet, og landingen var paa mange steder vanskelig.<sup>600</sup> På Sotnes, på sørvestsiden av Arnøya ble det drevet fiske fra: ...2 *"kjeiler"*, beliggende omtrent ret imot hinanden paa hver side av en mindre halvø. Den sydligste av disse, Sotneskjeilen, er beskyttet av halvøen under nord- til nordvestlige vinde, mens den nordlige, Elvekjeilen, tjener som landingsplads under vind fra S.-V.<sup>601</sup> På vestsida av Arnøy ble det drevet fiske av 3-4 båter og: *Til landingsplads benyttet man en trang, ca 60 m. lang og 1-3m. bred fjeldrevne, Bankekjeilen, som ved en fremspringende fjeldpynt var beskyttet mot de værste sjøretninger N og NV.*<sup>602</sup>

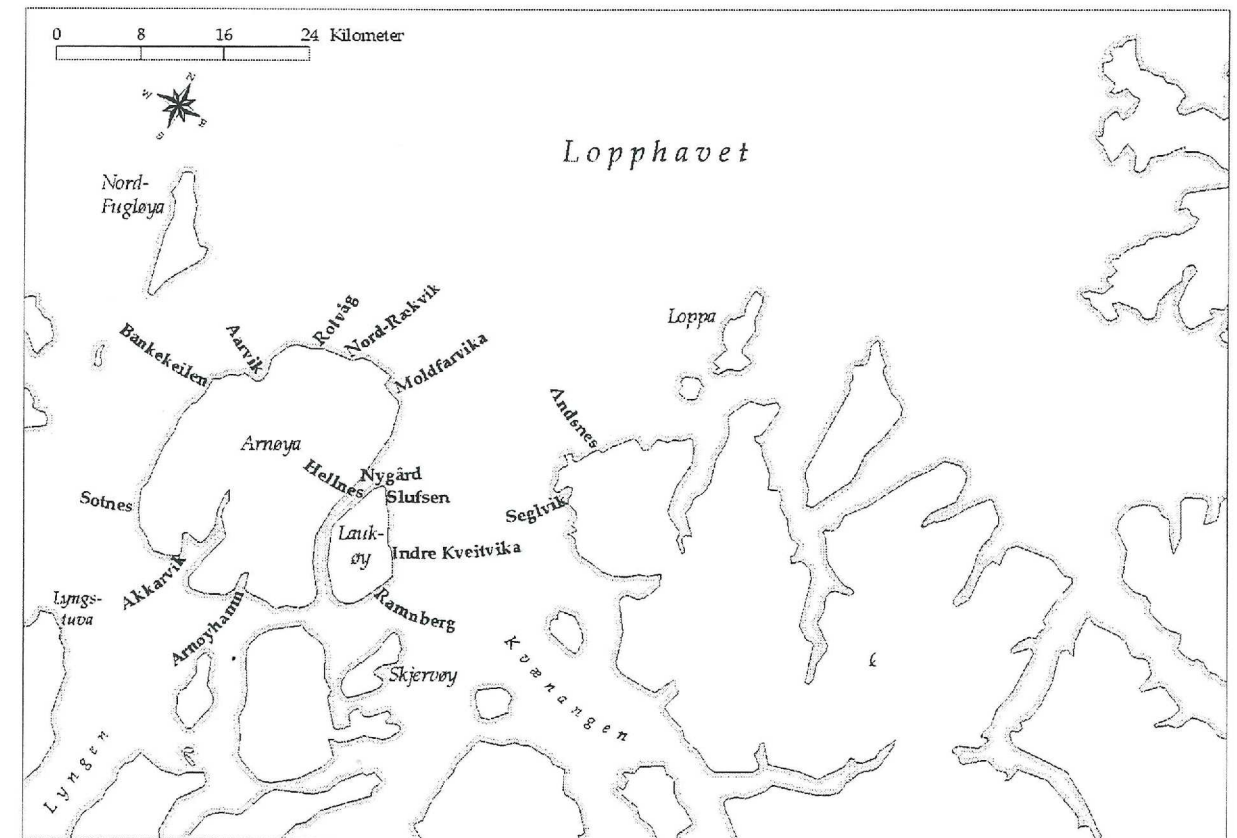


Fig. 16 Utvalgte havner i Nord-Troms

Det som ble kalt for nødhavner var Molfarvik, Rotvåg, Kveitvik og Ramnberg. Disse stedene var preget av at der var ...*meget vanskelig at lande i fjæren, som var aldeles opfyldt av store*

<sup>598</sup> Vedlegg 16, kart utarbeidet av Holand 2003, © Ivar Svare Holand. Vedlegg VIII

<sup>599</sup> Leegaard 1914:500

<sup>600</sup> Leegaard 1914:500

<sup>601</sup> Leegaard 1914:502

<sup>602</sup> Leegaard 1914:502-503



kuppelstener,<sup>603</sup> eller ...meget primitiv og vanskelig at benytte; grunden utenfor bestod av svære stener.<sup>604</sup> Slufsen var; ...to smale, men dype fjeldrevner i ca 30 m. avstand fra hinanden like paa nordspidsen av Løkøy, en nødhavn hvor det var mulig å komme seg til folk over land.<sup>605</sup> Denne utpregede praksisen hvor svært vanskelige landingsforhold ble benyttet må forstås som en understrekning av behovet for å vende raskt tilbake til land, og at det var for langt å dra til de bedre havnene som for eksempel Akkarvik, Arnøyhamn og Skjervøy.

De varierende havneforholdene gav problemer i forhold til valg av båt. En del steder, særlig i Nord-Troms må det ha vært svært vanskelig å benytte større båter enn de nye åtringene. Å være nødt til å sette opp hver dag, eller benytte keiler utelukket de nye storfembøringene. I tillegg krevde det svært mye av høvedsmann og mannskap å kunne lande båtene på slike steder.

#### Tilbakevending til land – sammenheng mellom fare, ritual og strategi

Vi har sett at tilbakevendingen til land var en viktig strategi mot fare. Dette kunne komme frem i språkbruken som for eksempel fra Vefsn hvor det ble sagt: Kvar ska vi ta go mor i kvell?. Et annet utsagn kunne være: *E får aller ta nåko go mor ikvell, e får la det gang i heile natt.*<sup>606</sup> "Go mor" er nærliggende å sammenstille med ei god mors favn. I Nord-Norge var omskrivingen for land havn,<sup>607</sup> noe som understreket viktigheten av gode havneforhold.

De svært vekslende havneforholdene krevde store ferdigheter når det skulle returneres til land. Eldjarn/Godal forteller at det var i Finnmark de fant de best utvikla prosedyrene for å lande direkte med båt i fjæra. Naturlig nok siden det finnes mange plasser med dårlige havneforhold. Frans Beldo fortalte hvordan dette ble gjort utenfor Vadsø (Saltjern). Mannskapet regnet sjøen; "den første", "den andre" og så hivde de seg i roinga på "den tredje". Denne variasjonen i havsjøen blir beskrevet flere steder langs kysten, det var mange steder hvor fiskerne hevdet at det var et skifte mellom store bølger og noen små innimellom. Dette var særlig på steder som lå nært til åpent hav og hvor det var vanskelige landingsforhold

<sup>603</sup> Leegaard 1914:501

<sup>604</sup> Leegaard 1914:504

<sup>605</sup> Leegaard 1914:505

<sup>606</sup> Vefsn: Riksheim hos Solheim 1940:118

<sup>607</sup> Solheim 1940:118

i at denne vekslingen i sjøgangen fikk oppmerksomhet.<sup>608</sup> Særlig la man merke til dette hvor store bårer grunnbrøt, og det var tretallet som gikk igjen i Selja sa de: *Båra bryt 3 gonge, og so vert det eit lögje.*<sup>609</sup> Man kalte denne vekslinga i sjøgangen for lögje og ulögje.<sup>610</sup>

Fra Nord-Fugløya ble det fortalt til en unggutt ...*her ute er det veldig viktig at du venter på det rette løye, det vil si, det er alltid en viss rytme i bevegelsen i bølgene. Som oftest kommer det tre store bølger, og det er et øyeblikk i de små at det rette løye finnes. Dette må du lære å bedømme.*<sup>611</sup> Solheim skriver at dette ordet lögje også har vært benyttet som stedsnavn: *Me det meinte dei då det området tett innafor ein båe der det var ei roleg slette mellom de store bårene.*<sup>612</sup> Lokalkunnskapen til variasjoner i været og landingsforholdene når "han" var slik eller slik var omfattende. Det ble utviklet ulike strategier hvor folk stod på land og hadde utsikt over forholdene: *Det laut stå ein mann på Nobben og passe på når det kom ei slette dei kunne kome inn med. Dei laut halde seg på Lögje til han varskudde dei skulde ro på eller om dei skulle skote. Aldri meir enn to båta i gangen. Braut det over Hotigganne, so rodde dei Årevikja i synnaveir.*<sup>613</sup>

Når man fant rette lögje og fikk fart med båra inn, da kom de ...*langt opp i støa og var nesten flotørr med ein gong.* Denne landingsmåten ble foretatt ...*til og med med en åtring..* når det ikke var for mye sjø. Det var selvfølgelig vær og vindforhold som bestemte hvordan landingen skulle foregå og så lenge det var spakt vær gikk det hele greitt for seg. Ellers var det lettest å lande i fralandsvind fordi det ble mindre sjø.<sup>614</sup> Når de tok land hoppet de overbord og dro båten frampå sånn at båten kom opp av flomålet med det samme. Dette kan knyttes til det som blir sagt om at det var ubehagelig å være i akterskotten, fordi det var der draugen holdt til. På større båter kunne en gjerne ha med kastlunner. I medvind var det verre å lande fordi sjøen grov seg mer opp. Når det økte på med vind og båre var det ikke tid for mange forsøk, det måtte lykkes på første forsøk. Wikerøy forteller at: *Du mått ha bere ver for å kamm av landet. Men før å kom på land tar man alle sjanser.*<sup>615</sup> Det var skikk og bruk å

<sup>608</sup> O.Ryssdal hos Solheim 1940:113

<sup>609</sup> O.Ryssdal hos Solheim 1940:113

<sup>610</sup> Solheim 1940:113

<sup>611</sup> Karlson 2003:57

<sup>612</sup> Fra Selja ved Stadt, O. Ryssdal hos Solheim 1940:114

<sup>613</sup> O.Ryssdal hos Solheim 1940:114, også i Finnmark Eldjarn/Godal 1988:179

<sup>614</sup> Eldjarn/Godal 1988:176-177

<sup>615</sup> Wikerøy, L., f. 1906, Henningsvær, informant



møte mannsterkt opp for å ta imot båtene når folk kom av havet.<sup>616</sup> I verste fall kunne man ri båra helt på land med fare for å knuse båten. Men mannskapet berget. Ellers var denne returen stengt: *Var det før mykje mått en finn seg ei anna hamn når ein skull land.*<sup>617</sup>

Solheim viser til en parallell fra Hebridene hvor det var en fordom mot å nevne det vanlige navnet på stranda når man var på utøyene på for eksempel eggsanking. Stranda ...*must here be call'd Vah, i. e. a Cave.*<sup>618</sup> "Cave" kan forstås som en parallell til et kvinnelig hulrom – en livmor. Når man videre vet at Hebridene er særlig utsatt for strøm som skaper krevende og farlige bølgemønstre ville returen til land være særlig utsatt i spesielle værtyper. Hvis man klarte å vende tilbake ble man nærmest født på ny - eller kom tilbake til et så trygt sted som en livmor kunne betraktes som. Bare man kom tilbake til hulen ville livet fortsette. Det var dermed en nær sammenheng mellom språkbruken og den konkrete faren ved å lande og *Dei hadde serlege seremoniar for å tryggja båten så lenge opphaldet varte.*<sup>619</sup> Med de dårlige og utsatte havneforholdene gjorde overgangen tilbake til fjæra utsatt. Selve denne overgangen – møtet med land, i form av ei stø, ei kile eller ei strand kunne holdes som synonymt med å overleve. Havn eller land var tryggheten og det var med retur til havn at ferden var vellykket, det var da man behersket elementene. Det var ingen selvfølge at man klarte denne returen, noe som må knyttes til den omfattende rituelle forberedelsen før båten ble satt på havet. Det het seg også at man skulle kaste ei vedski før man trådte på land eller *Dei brukte kasta ein stein enn eitslag i fjæra før dei la åt land med båten,*<sup>620</sup> for å skremme draugen. Havna, støa, keila eller stranda kan sees som kanaler mellom de to verdenene og overgangen kunne være svært utfordrende og farlig. Været betydde alt for denne returen og i noen vær-situasjoner kunne denne passasjen være "lukket" og man måtte søke videre, eller man ble for alltid avstengt fra returen og "ble" på havet. Når man forlot land fra disse stedene må man se den rituelle oppmerksomheten som en markering av at dette stedet kunne være farlig også som *landingsplass*. Ritualer ved utsettinga må dermed også sees i sammenheng med resten av oppholdet på havet og det å kunne vende tilbake til land. Ritualer, språkbruk og symbolforståelse stod dermed i nær tilknytning til hverandre og hadde en videre betydning enn som enkeltstående handlinger.

<sup>616</sup> Eldjarn/Godal 1988:177, 178

<sup>617</sup> Wikerøy, I., f. 1906, Henningsvær, informant

<sup>618</sup> Martin hos Solheim 1940:118

<sup>619</sup> Martin hos Solheim 1940:118

<sup>620</sup> Mo 1957:110

#### 4.4. Oppsummering

Vi har sett at det var et bredt tilfang av ritualer, symbolhandlinger og spesiell språkbruk knyttet til overgangen mellom land og hav. Det var viktig at denne overgangen skjedde på best mulig måte. Den samlede mengden praktiske gjøremål og ritualer vitner om en voldsom *oppmerksomhet*: mot båten, mot landskapet, mot magiske krefter og tiltak for å unngå døden. Dette viser en oppfatning av at land og hav representerte to ulike verdener. Denne oppmerksomheten blir ofte tolket som bare rettet mot en magisk verden, men her viser jeg hvordan det markerer det farlige ved havet. Den rituelle aktiviteten kunne også si noe om selve overgangen, det farlige ved å komme av landet eller komme tilbake til land.<sup>621</sup> Ved å se aktiviteten i heimfjæra/heimhavna i sammenheng med returen til land, ser vi hvordan det på en måte ble opprettet et bånd til det å kunne vende tilbake, et ønske om å holde muligheten åpen for retur. Havneforholdene langs kysten var svært variable og dette kunne alltid innebære et usikkerhetsmoment. Ritualene trengte dermed ikke å være en reaksjon på noe magisk i fjæra, men fokuserte på fjæra som en grense mellom liv og død. Fjæra var det stedet hvor man forlot det trygge, der hvor livet var, og havet var der hvor døden var. Fjæra hadde da status som grenseland - en overgang fra land til hav. Ritualene i denne overgangsfasen markerer faren for å omkomme. Høvedsmann og mannskap markerte dermed både overfor seg selv og de andre gjennom språk og handlinger at de var oppmerksom på denne faren.

De nære relasjonene mellom symbolbruk og praktisk funksjon viser en form for markering eller tegnsetting. Markeringen henledet på oppmerksomhet. Ballassteinen var benyttet for å trygge båten *mot* å kullseile, og den skulle trille ut hvis man kullseilte. Draugens kobling til ballaststeinen markerte dermed det farlige og det usikre. Det som vi lett oppfatter som et magisk aspekt hadde igjen nær tilknytning til det farlige. Det var en faktisk sammenheng mellom type stein og hvordan denne steinen skulle "oppføre" seg i en forlissituasjon.

Den rituelle handlingen med fokus på at drammen blir benyttet som en pakt mellom båt og mannskap/høvedsmann for at det skulle gå godt. Solheims forståelse av sammenhengen mellom ritualer med skjenking av båt og redskap og selve ritualene hvor godnemnemninger står sentralt knyttes også opp til forståelsen av språket og ordets makt. Man skulle ikke påkalle ulykke. Det fremstår imidlertid en tett sammenveving av det praktiske arbeidet med å



gjøre båten funksjonell og sikker og folks tro på "den andre verden".<sup>621</sup> Ved Lofotturen synes denne oppmerksomheten å være rettet mot det som skulle komme; ferden og fisket. Reisen og det å være på sesongfiske synes å ha blitt sett på som et totale - en sammenheng - hvor overgangen og starten på reisen kunne få konsekvenser for hvordan det kunne gå. Derfor var det viktig å kunne og å gjøre de riktige tingene helt fra starten av.

Draugen som symbol var nært knyttet til døden og hadde sitt tilholdssted fra fjæra og utover. Når man dro på havet skulle man altså forholde seg til døden, samtidig som de måtte ha respekt for de grensene draugen og døden representerte. Det kan være vanskelig å skille mellom draugen og det som var farlig. Til tider glir dette over i hverandre, som når draugen er i båra. Men han ble også benyttet som en markør av det farlige - et tegn og signal knyttet til en farligere verden, spesielt farlige situasjoner eller spesielle steder som man måtte være oppmerksom på.

Fjæra var en konkret overgang fra land til hav, men også sted for avreise og der skårungens første tur på vinterfiske tok til. Skårungen skulle sosialiseres inn i de voksnes verden av kunnskap, ritualer og fortellersymboler. Den unge hadde nok hørt og sett mye i sin oppvekst, men det var nå det ble stilt *krav* til å beherske denne kunnskapen. Et av kravene var å lære seg leia. Narretradisjonen rettet oppmerksomheten mot ulike steder og egenskaper ved stedene.

Landskapet ble tildelt mange ulike markører som navn, handlinger, praksis og rituell oppmerksomhet. Navnene ble dermed benyttet som en ordnende faktor i et til tider uoversiktlig landskap. Landskapet ble også inndelt i ulike grupper, ut fra hvordan landskapet "var" eller fremstod i praksis, hvor ulike strekninger hadde sine fortellinger og egenart. Noen steder var det mye fallvind, andre steder var leia preget av mange holmer og skjær. Navnene henledet oppmerksomheten mot de ulike kvalitetene ved leia og bidro dermed til å ordne et i utgangspunktet uoversiktlig landskap. Selv om man ikke alltid husket den nøyaktige plasseringa kunne navn knyttet til - *galten* eller *Svartoksen*, minne om hva man skulle se etter. Dette gjorde det enklere å hente fram kunnskap i hukommelsen, siden det var denne måten kunnskapen ble holdt i hevd på. Narretradisjonen kan dermed sees som en innvielse i et kunnskapssystem, metoder for å huske og en måte å trene oppmerksomhet på.

<sup>621</sup> Smith 1998:88

Skårungen hadde nok også hørt mye om draugen, men sannsynligvis hadde han ikke møtt han ennå. I det første møtet med draugen kunne skårungen bli skremt - og dermed bli feig. Dette måtte unngås og derfor var det viktig å lære å beskytte seg mot han. Det fantes ulike strategier for dette; både å søke hjelp hos de som hadde større kjennskap til den magiske verdenen; noaider eller læsera, eller søke støtte i fellesskapet. På et psykologisk plan kan vi si at dette var en beskyttelse mot angsten som faren for død representerte. Denne angsten ble kalt å være feig, og det å være feig kunne være så negativt innenfor denne kulturen at angsten måtte behandles ubevisst. Men fortellingene behandler temaet såpass klart at det likevel var en slags bevissthet om det. Uten å kunne takle den kunne man ikke delta i fisket.

Døden blir symbolisert med draugen, en gjenganger og representant for alle de som har omkommet på havet. Noen av ritualene har en direkte referanse til draugen som personifisert symbol, men draugens nærhet til båra kan oppfattes som at draugen var båra, eller *i* båra. Det kan synes som om båra hadde en spesiell tilknytning til draugen. (Noe vi skal komme tilbake til i kapittel 5.) Med andre ord kan vi si at båra var døden som en skulle holde øye med. Skårungen ble utfordret til å lære denne symbolfiguren å kjenne. Det var en stram balansegang mellom å ikke være redd og ikke bli for overmodig. Skårungene måtte lære å beherske angsten for døden. Skårungene skulle lære å beherske det praktiske, men også evnen til å lese tegn og beskytte seg mot døden. Narretradisjonen og draugfortellingene kan begge betraktes som en innvielse i det kunnskapsfellesskapet det å være fisker var. Skårungens lange overgangsfase må ha betydd at fiskerne tok det å ferdes på havet som svært alvorlig og krevende.

Etter endt dag, eller endt reise skulle fiskerne vende tilbake til land og gjennom hele 1800-tallet ble størstedelen av båtene bygget for å kunne bli satt på land hver dag. Landskapet ble dermed forstått som så uforutsigbart at det var nødvendig å benytte båter som kunne lette denne returen. Oppmerksomheten ble utviklet for å kunne forutsi når det var på tide å gjøre dette siden været betydde alt. I noen vær-situasjoner kunne passasjen til land være "lukket" og man kunne for alltid "bli" på havet. Havets landskap var dynamisk og ukontrollerbart. Dette skulle skårungen lære. Han skulle innvies *i* landskapet, for kunnskapen om det var den

<sup>622</sup> Bratrein 1992:621



bærende strategien for å ferdes i det. Ved å lære å kjenne overgangen mellom disse to verdenene, fjæra og de ulike havneforholdene, de viktige stedene underveis og døden som befant seg der ute skulle skårungen gjøres klar til å bli fisker. Respekten for havet og været lå godt nedfestet i båtens utforming – en lett båt som kunne landes nesten hvor som helst. Retretten til land var den altoverveiende sikkerhetsfaktoren, det var ikke meningen å bli i det farlige så lenge.

## 5. Underveis - konstruksjon av nordlandsbåtens rom mellom praksis og symbol

I dette kapitlet skal vi ta utgangspunkt i åttringen og fembøringen for å finne ut av hva som var ansett som båtens ”naturlige” funksjonsrom, det rommet båten var ment for. Gjennom ulike fortellinger om helter, forlis og draug skal vi se hva de erfarné fiskerne fortalte om nordlandsbåtens rom mellom praksis og symbol.

Grunnlaget for dette rommet var den indre strukturen i båten med høvedsmannen og mannskapets ferdigheter. Fra denne strukturen skal vi gå inn i det dynamiske rommet – det rommet som ble konstruert underveis i kontinuerlig variasjon med vind og bølger. Hvordan forholdt båt og mannskap seg til vind og bølger og hva ble definert som vanlig vær å drive fiske i? Fra det felleskulturelle vantmannsnivået skal vi se mot ytterkanten, grensen for hva båt og mannskap kunne prestere. Hvilke strategier ble benyttet på grensen? Fra båtens praktiske rom skal vi se på forholdet mellom draug og erfaren fisker og hva fortellinger om draugen kunne bety sett fra dette ståstedet.

### 5.1. ”Kvær med sett!” Båt og mannskap som enhet

Når fortøyningene var sluppet skulle båten tre i funksjon og skårungen skulle sosialiseres inn i et på mange måter stramt hierarki. Dyktighet stod i sentrum og jo raskere han lærte, jo lettere gikk denne overgangen. Rundt 1830 fortelles det at høvedsmennene i Rana gjorde avtaler allerede om sommeren for å sikre seg best mulig mannskap, like mye som mannskapet helst ville være med en dyktig høvedsmann.<sup>623</sup> En av informantene fremhever at: *Det var ingen sveklingar som fikk vera med. Det var berre utsøkte mannskap.*<sup>624</sup> Å dra på vinterfiske til Lofoten ble fremholdt å være for de dyktigste.

Noe av dyktigheten handlet om å kjenne sin plass og vite hvilke oppgaver som fulgte med posisjonen om bord. Selv om vi bør være forsiktede med å si at rollene om bord ble gitt det samme innholdet av alle, var råseilsbåten og riggen konstruert slik at et grunnleggende sett

<sup>623</sup> Heltzen 1981:245

<sup>624</sup> Robertsen, M., f. 1912, Ullsfjord, informant



arbeidsoppgaver måtte fordeles for at båten skulle fungere.<sup>625</sup> Mange informanter sier at det internt i båten var helt avklarte roller, se figur 17.<sup>626</sup>

En av rollene var høvedsmann og denne rollen var den øverste i hierarkiet:

"Høvedsmannen dirigerte alt".<sup>627</sup> En annen informant forteller hvordan en sliten onkel etter mye ausing sa: "No orke eg itj meir" Høvesen slo då auskarret i betten

og sa "Aus!" Informanten legger da til - og då kann du skjønn korleis det var. Det va høvesen som bestemte.<sup>628</sup> Høvedsmannens kommando var vesentlig for opprettholdelsen av strukturen i båten og populært sagt kan det sies at høvedsmannen stod "nest etter vår Herre".<sup>629</sup> I foregående kapittel så vi at kjennskap til leia var viktig for å kunne få denne rollen. Ellers handlet det å bli høvedsmann mye om å skaffe seg egen båt: *Høvedsmennen plukka seg ut sjølv- var han berre kar for å skaff seg båt..* sier en informant.<sup>630</sup> Selv om høvedsmannen var den øverste i hierarkiet, krevde en råseilsbåt alltid to dyktige personer ombord. Den andre personen, som også kunne bli kalt *neste*, (nestkommanderende) var halskaren.<sup>631</sup> Halskarens funksjon var knyttet til manøvrering av råseilet fremme i båten. I tillegg hadde han ansvaret

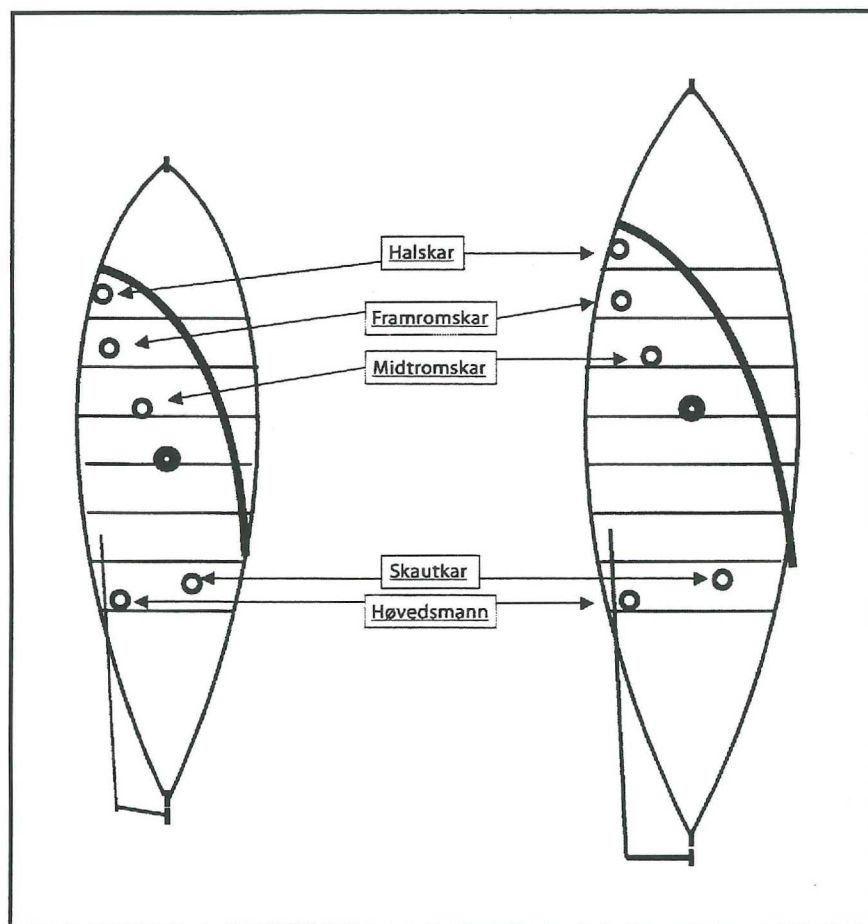


Fig. 17 Mannskapsskisse for Drauen og Salarøy

<sup>625</sup> Se for eksempel Heltzen 1981:196-197

<sup>626</sup> Figur 17, Sæther 2003. Vedlegg VIII

<sup>627</sup> Furuskognes, H., f. 1898, Balsfjord, informant

<sup>628</sup> Lindrupsen, A., f.1902, Tromvika, informant

<sup>629</sup> Klepp 1983:98

<sup>630</sup> Kristiansen, E., f.1895, Harstad, informant

for utkikk foran seilet i det som var høvedsmannens blindsoner.<sup>632</sup> Råseilsbåtens funksjon var bygd opp rundt disse to personenes samspill i de ulike manøvrene. Høvedsmannen styrte, tok avgjørelsene og ga kommandoer, mens halskaren holdt utkikk etter vindrosser, bølger, andre båter, skjær og bruk som kunne komme i veien under seglinga. Han organiserte også trimming av seilet med boline, pente og det å dra klør. *Halskaren var ein som du kunne lite på. Han holdt utkikk og tok leia.*<sup>633</sup> Størrelsen på resten av mannskapet var avhengig av båtstørrelsen.

På en fembøring kunne det være med framromskar, midtromskar og bakromskar.<sup>634</sup> Framromskaren skulle hjelpe til i halsen, midtromskaren hadde ansvaret for priaren, og baki hadde høvedsmannen med seg bakromskaren som *...tok inn skautet og auste. Ein i breidd hjelpte til.*<sup>635</sup> Helt bak i båten ble den minst kyndige plassert: *Den dårlegaste i skotten dvs atterskotten. Han var passasjer.*<sup>636</sup> Her fant vi nok skårungen, og her hadde høvedsmannen kontroll over han. Strukturen i båten var knyttet til hvor mange som trengtes for å ro eller seile. Navnebruken kan gjenspeile dette i for eksempel firroring/åttring, hvor det var fire par årer, fire rom og fire mann om bord. Disse fire håndterte da også båten for seil. Med de nye storfembøringene var det ikke lengre antall roere som styrte mannskapsvalget, her var fokuset mest rettet mot seilinga og fiskeriet.

### Kommandoer og manøvre

Det var noen sentrale kommandoer som ble benyttet om bord, og selv om det ikke var noen ensartet kommandogiving i Nord-Norge, var det en kommandogiving som var internt forståelig i hver båt. Disse kommandoene var knyttet til heising av seil, vendinger og ta i hop seilet. Når høvedsmannen ropte *nu vett vi!* eller *hiv opp!* skulle halsen være satt.<sup>637</sup> Fra Rissa i Sør-Trøndelag fortelles det at Kristian Hårsåker *...løyste aldri båten før halsen var fast, og alt ellers sjøklart.*<sup>638</sup> Heisinga skulle gå fort, særlig med god vind var det viktig å holde seilet *skjevert* ("skjelvende" med vind inn på begge sidene for å ta kraften ut av seilet) så lenge som

<sup>631</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant

<sup>632</sup> For nøye beskrivelse av halskarens oppgaver før 1860 se Heltzen 1981:196-197

<sup>633</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika

<sup>634</sup> Heltzen 1980:196-197, Eldjarn/Godal 1988:180-202, Klepp 1983:142-202

<sup>635</sup> Furuskognes, H., f.1898, Balsfjord, informant

<sup>636</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant

<sup>637</sup> For utførlig behandling av temaet se Klepp 1983:91-106, Eldjarn/Godal 1988:142-202

<sup>638</sup> Eldjarn/Godal 1988:183



mulig. Det var altså en "riktig" og en "gal" side å få vinden inn på, og fikk man vinden inn på feil side kunne det slå båten rundt.

Ved vendinger kunne det bli sagt: *Pass på, kvær med sett* eller lignende for at mannskapet skulle være klart før neste beskjed som kunne være *Vi går over!* eller *vi går under!* Å "gå over" betydde å vende båten mot vinden, og "gå under" betydde å vende unna vinden, såkalt kuvending.<sup>639</sup> Hva som ble praktisert var avhengig av vindstyrke og båtstørrelse. Fra storåttring og oppover var det vanlig å stagvende,<sup>640</sup> og det var vanligst å stagvende inntil båten var fullsegla,<sup>641</sup> (det vil si full seilføring) Mindre båter tok alltid ned seilet i vendinga og rodde båten over.

En annen vesentlig kommando var *Ta ihop!*. Ved farlige vindrosser, vanskelige innseilinger, i noen sammenhenger med vanskelige sjøer var det eneste å gjøre å få ned seilet raskest mulig. Halskaren satt i halsen og holdt seilet skjevert for å få krafta ut av det, andre samlet inn duken. Det var gjort på få sekunder. Oppgavene måtte løses fortløpende om bord, og mannskap og høvedsmann måtte være samkjørte. Et tau som kilte seg eller ikke ble sluppet i rett tid kunne gi store konsekvenser: *Så va den eine han va uvant med seil. Han stakk for seint i så vi heldt på å skull kollseil. Vi to han halv av sjø båten. Det va ujamn vind!*<sup>642</sup>

Å være vant betydde at man visste uten å få beskjed. Flere informanter beskriver at: *Alle visste kva dei skulle gjera under seilas. Du hørt ikkje ord. Høvesen sa at dem skulle gå over. Ellers ingen ordre.*<sup>643</sup> Under stagvending var det ikkje noko kommando. *Kvar mann visste kva han skulle gjera.*<sup>644</sup> Det blir understreket at: *De kunn sine ting. Det va nesten ikkje å fortell de kva de skull gjør. Når han sa klar til vending, så kom det liksom. Alle kunne sitt.*<sup>645</sup>

Å mestre båten seilmessig var en viktig ferdighet for å bli anerkjent i det mannlige fellesskapet. Fra Stonglandseidet ble det sagt: *Dem kunn itj å sigle før dem hadde sett*

<sup>639</sup> Eldjarn/Godal 1988:65

<sup>640</sup> Eldjarn/Godal 1988:194

<sup>641</sup> Eldjarn/Godal 1988:197

<sup>642</sup> Wikerøy, I., f.1906, Henningsvær, informant

<sup>643</sup> Furuskognes, H., f.1898, Balsfjord, informant

<sup>644</sup> Hansen, A., f. 1904, Tranøy, informant

<sup>645</sup> Wikerøy, I., f 1906, Henningsvær, informant

*grønålen oppføre ripa.*<sup>646</sup> Grønnålen er ei stripe med sjø som legger seg oppfor ripa når man seiler fort gjennom sjøen og hvor lyset gir denne grønnfargen. Under slike forhold presses båten maksimalt, og man skal kunne sine saker. Det ble forventet at en hadde automatisert de elementære sidene ved seilinga og en av informantene fra Trøndelag sier til en av intervjuerne: *Du lære aller å sæggel - du sægle med haue, du lyt få det opp gjønna beina.*<sup>647</sup> Båten skulle være som en forlengelse av kroppen og handlingene skulle være en refleks hvor man skulle *...kjenne etter korleis han (båten) vil ha det.*<sup>648</sup> Erfaring var dermed viktig for å mestre båten, og for å bli høvedsmann måtte man enten skaffe seg egen båt eller bevise sin dyktighet.<sup>649</sup>

To informanter forteller at de ble høvedsmenn allerede i 17-18 årsalderen. Med start i 12-14 årsalderen, var tre til seks år tiden de brukte for å bli gode nok til å mestre egen båt.<sup>650</sup> Hvordan et slikt lederskap ble utøvd, var nok nært knyttet til den enkeltes personlighet, men det kunne være uenighet om hvordan dette skulle komme til uttrykk. En amtmann i Finnmark var særdeles opptatt av tydelige og klare kommandoer og han var bekymret for at enkelte høvedsmenn fant på å spørre han selv eller halskaren: *Ka mein du, Ola, skulle me dra ner ei klo, æg er redd han kjem tung.*<sup>651</sup> For amtmannen fremsto en slik spørrende form som tegn på uryddighet og mangel på struktur. For mannskapet trengte det ikke å fremstå slik. Det kunne være en måte å fortolke værtegn på i fellesskap, en måte å være føre var på i en endringssituasjon. Amtmann Harris viser da til den høvedsmannen han vanligvis benyttet, hvor det aldri var tvil om kommandoene. Det kunne være ulike vurderinger av hvilken grad av kommandering som krevdes i ulike situasjoner og masing i utide var ikke ansett. En informant forteller om onkelen, som var spesielt flink å seile: *Sægling, de va livet før han Jens. Mannskapet kunne ofte bli irritert på han, før han skulle ailtids ha båten å gå så fort som mulig. De va aildri fred å få. Når de sægla sæ ut hær frå Tromvik og ut mot Auvær, mått di pass på å sægle rektig i leia. Vess dæm sægla unna, mått dei ailtid gje heile sæglet, men når de gjekk på vinden, mått de ta ei å anna klo. Slik gjekk det heile tida. Derförr va mainnan*

<sup>646</sup> Nilsen, H., f. 1955, Senja, informant

<sup>647</sup> Eldjarn/Godal 1988:34

<sup>648</sup> Eldjarn/Godal 1988:34

<sup>649</sup> Kristiansen, E. f.1895, Harstad

<sup>650</sup> Danielsen, H. f. 1891, Reine, Robertsen, M. f. 1912, Ullsfjord, informant

<sup>651</sup> Amtmand Harris hos Sundt i *Folkevennen* 1862, hos Sundt 1976:62



*litt irritert på han.*<sup>652</sup> Hovedsmenn kunne dermed fremstå forskjellig ut fra ulik erfaring og personlighet. Hovedsmannsrollen var likevel såpass klart definert at uten å kunne gi klare ordrer i pressede situasjoner ville en ikke kunne fylle en slik rolle.

## 5.2. Vind, båre og båt – et romlig samspill

Vinden hadde mange ansikter og ulike måter å oppføre seg på. Den sterke personifiseringen understreket alvoret av denne kraften. Vinden var ofte en "han", en maskulin kraft som hadde noe "han" skulle ha sagt. Både på land og på havet ble denne kraften gitt navn. En god del av denne navnebruken var knyttet til hva man kunne gjøre under de gitte forholdene: *Då va det melke-stilla så dem kunn ro utan at det skoplast over.*<sup>653</sup> En vurdering av hva som kunne gjøres foregikk om morgenen. En informant forteller om farens morgenrituale hvor han alltid gikk ut om morgenen mens kaffen stod på kok: *Så kom dem inn kalla da og fortæl kjærringa kolles han såg vermeldinga før i dag. Da førtærd'n ho det kolles ver han trudd det vart.*<sup>654</sup> En annen informant beskriver at man så "i drotten" - det vil si i skylagene, og det var "unddrotten" som beskrives som "den bakerste skodda", det øverste skylaget som ble vurdert.<sup>655</sup> Informanten påpeker at faren mente at man ikke kunne se i været for andre,<sup>656</sup> noe som synes å bety at det å "se" i været, var noe enhver fisker selv måtte vurdere å beherske. Alle som seilte måtte ha en relativt romlig strukturert forståelse av vinden for å kunne benytte den til å komme frem. En spesifikk ordbruk var etter min mening ikke nødvendig for å foreta en vurdering, men ordbruken viser at det ble foretatt spesifikke vurderinger som kunne benevnes og diskuteres med andre. Eldjarn/Godal har ordnet materialet i et *fem vindsystem* som innbefatter ...*vindretning i høve til båten, båtretning i høve til vinden, vindstyrke, retning i høve til land og himmelætt (kompassretning) og vindkvalitet.*<sup>657</sup> Dette systemet er satt sammen på grunnlag av 108 informanter fra Møre til Finnmark,<sup>658</sup> og det varierte nok hvor spesifikk og regelbundet ordbruk hver person hadde. Mangfold og oppfinnsomhet preger mye av materialet, og navnene var som regel knyttet til situasjoner, konkrete områder. Det er tydelig at fiskerne kunne spesifisere små ulikheter og endringer i vinden, vindstyrke og vindkvalitet, selv om de ikke opererte med et strengt felles system.

<sup>652</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika hos Eldjarn/Godal 1988:90

<sup>653</sup> Eldjarn/Godal 1988:88

<sup>654</sup> Johansen, H. f. 1908, Frøya, informant

<sup>655</sup> Lindrupsen, A. f. 1902, Tromvik, informant

<sup>656</sup> Lindrupsen, A. f. 1902, Tromvik, informant

<sup>657</sup> Eldjarn/Godal 1988:85

<sup>658</sup> Eldjarn/Godal 1990:85-90, bind 4

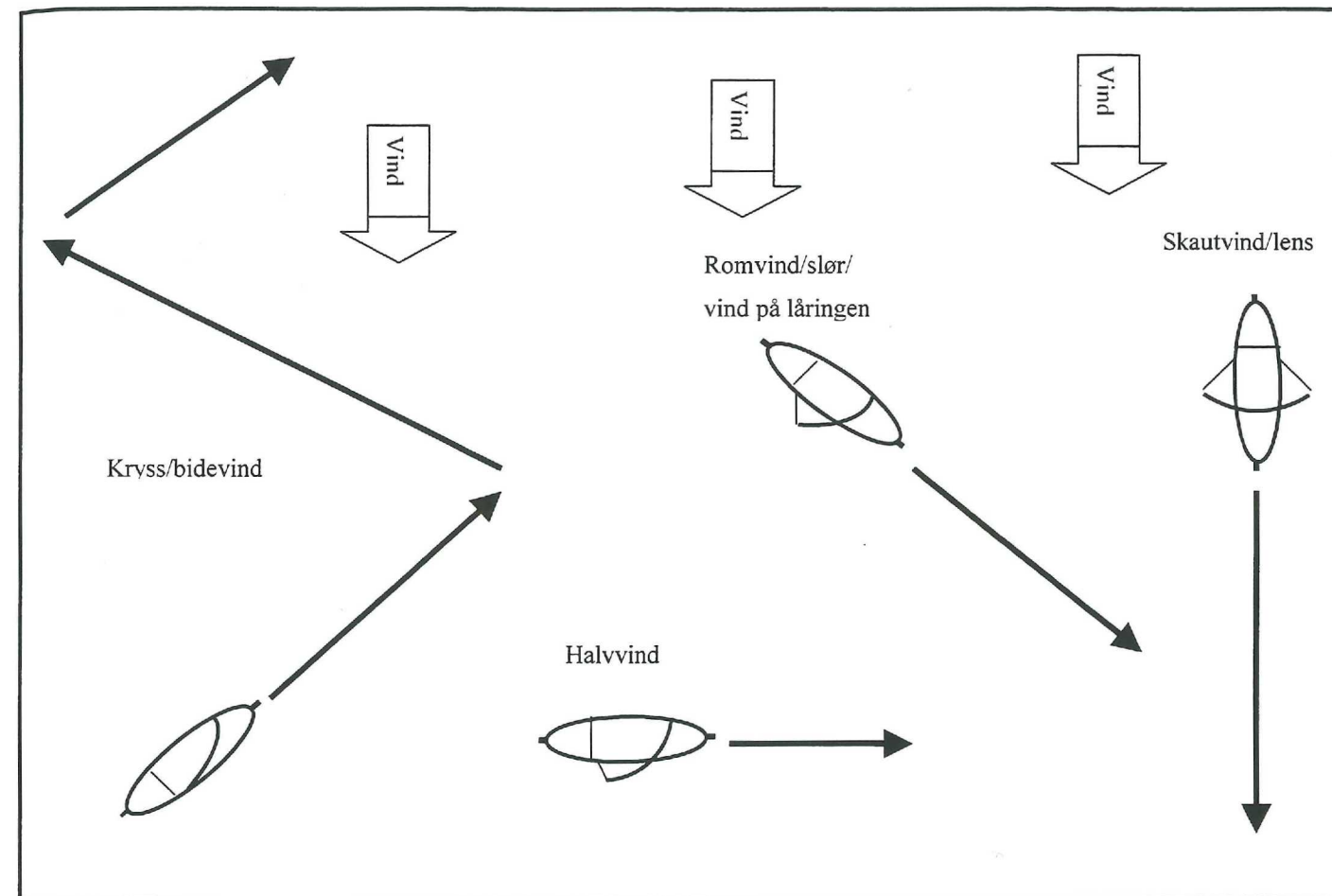


Fig. 18 Vindretning i forhold til båten

Ved spørsmål fra intervjueren om hvilke navn de brukte på vinden svarer en informant: *Dem kalt det forskjelli. Det va ettesom dem va i humør te.*<sup>659</sup> Alle som skulle komme frem for seil, måtte imidlertid kjenne til båtretning i forhold til vinden se figur 18.<sup>660</sup>

### Vindstyrke

Styrkemessig var vinden ikke interessant som seilvind før en *liten dragar* fikk båten såpass i sig at det gikk fortere enn å ro.<sup>661</sup> Så begynte vinden å "løfte" seilet i en *halv seggels vind*.<sup>662</sup> Så kom en *god bris* inntil båten var *fullsægla*. At en båt var fullsægla betydde at den hadde så

<sup>659</sup> Eide, A., f. 1895, Bindal, informant

<sup>660</sup> Figur 18, Sæther 2003, Vedlegg VIII

<sup>661</sup> Hos Eldjarn/Godal 1988:89-90

<sup>662</sup> Hos Eldjarn/Godal 1988:90



stor seilføring som den tålte på bidevind. For en storfembøring betydde det mellom frisk bris og liten kuling.<sup>663</sup> Vinden blåser ikke nødvendigvis i den optimale retningen og sett i et moderne perspektiv var råseilet lite "effektivt". På kryss kunne man seile 55-60 grader mot vinden, i motsetning til en moderne bermudarigger som kan seile 40-45 grader.<sup>664</sup> Effektiviteten til seilbåtene på 1800-tallet ble målt etter andre forhold. Man vurderte om det var mer effektivt å seile enn å ro. Det gikk fortere å ro seg opp enn å ligge og krysse for de fleste båtene, mens en storfembøring begynte å bli vanskelig å ro i frisk bris.<sup>665</sup>

Sterkere vind ble kalt for kuling, storkuling og lignende. Spesifisering av vindstyrken ble knyttet til antall klør; ei klos vind, to klørs vind osv. Å forstå vindstyrke i en fortidig kontekst handler mer om opplevd vind og praksis, enn målt vind per sekundmeter. For kontekstens skyld er det viktig å ha med at det ikke var sterk vind hele tiden. I en geografisk vindoversikt for Nord-Norge er det området Myken – ytre Vestfjorden som oftest har vindstyrke over 6 Beaufort, det vil si stiv kuling; nemlig med 28 % i januar. Bare Fruholmen på Finnmarka overstiger dette med 33 % i samme tidsrom.<sup>666</sup> Det vil si at hele 72 % av dagene i januar, som er den verste måneden i statistikken, var vindmessig uproblematisk å ferdes på havet. Dette sees selvsagt fra en moderne statistisk oversikt, men det var ikke vanskelig å erfare det i virkeligheten.

Værmessig var de største problemene knyttet til usikkerheten. Likevel var ikke alle værforandringene like vanskelige å forutsi. For eksempel er det ikke så vanskelig å forutsi sydvesten som trekker innover Vestfjorden med sine godt synlige skyformasjoner. Å se opptrekket fra nordvest på Lopphavet bød sannsynligvis heller ikke på problemer vanligvis, men det vil alltid være vanskelig å si noe om hvor *sterk* vinden blir. Var det nødvendig å dra på land? I denne vurderingen lå det en del hensyn å ta; så som hvilke idealer som var knyttet til å være på havet, eller hvor mye vind man burde beherske. Årstiden hadde stor betydning – seilas i kuling til storm i en lysere årstid var selvfølgelig mindre dramatisk enn i mørke. Fiskerne snakket også om at vinden var "tyngre" om vinteren enn om sommeren, med det mente de at samme vindstyrke gav større effekt.<sup>667</sup>

<sup>663</sup> Eldjarn/Godal 1988:90 og egen praksis

<sup>664</sup> Iberegnet avdrift, Sæther muntlig

<sup>665</sup> Eldjarn/Godal 1988:181

<sup>666</sup> Dannevig 1981:34-37

<sup>667</sup> Eldjarn/Godal 1988:91

Vindens kvalitet ble vurdert ut fra hvilken retning den kom fra. Om den falt "av landet" eller kom "fra havet". Vi må derfor være oppmerksom på at stiv kuling målt i sekundmeter ikke nødvendigvis betydde at forholdene ble ansett som vanskelige. Det var hvordan vinden virket som betydde noe. Det er i tillegg stor forskjell på opplysningene i kildene mine, fra forlisberetninger til fortellinger om storseilaser. Begrepene er ikke ensartet, men vi skal se nærmere på ulike sammenhenger som kunne ha betydning.

Forholdet mellom mengde sjø om bord og vindstyrke kunne være avgjørende for hvor mange klør som skulle tas. Sterk vind gav økende krenkning, og økt krenkning gav som regel mer sjø i båten. De åpne båtene var mest utsatt på kryss, fordi båten da krenget og det raskt kom mye sjø inn. Spørsmål om sjø om bord belyses av en informant: *Det berodde no på ka høvedsmannen fann ut. Det va no han som hadde best kjennskap te båten og ka han kunne tåle. Når han syntes at det gikk vel vidt så ga han ordre til at no skull kloa trekkes nedåt. Da va det halsekaren si plikt å gjøre det.*<sup>668</sup> Videre spør intervjueren: *Tok han det etter kor mykje sjø han tok inn?* Informanten svarer: *Nei det va no ettersom kor mykje han hadd hjerte å gje han.*<sup>669</sup> Altså: forholdet mellom antall klør og vind var situasjonsbetinget og individuelt og sjø om bord i båten var en dagligdags ting: *Men det måtte jo auses. Konstant. Nå det va nokka vind så va det jo alltid nok frø(skvett) så i de små båtan æ va så vaks det jo snart så høvedsmannen han måtte jo sitte med ausskjeret. Så måtte han være slik at han auste like godt med venstrehande som med høyrehande.*<sup>670</sup> Det går klart fram i navne- og begrepsbruken hvor grensen for mengde vann i båten gikk. Sjø i båten ble stort sett kalt for *auster*,<sup>671</sup> og hvordan sjøen kom om bord ble også beskrevet i navnet. Var skavlen stor, kaltes det en *brekkar*, enda større en *bordfyllar*. Bordfyllar henleder på det øverste bordet. Om båten var så full av sjø at det gikk opp til *bettan* het det at båten var *bettafull*. Det blir fortalt av O. Rinnan om ei vending på Langenes-havet (Finnmark) i en åtring: *Vi lå under vending da vi fikk et brott over oss. Båten lå litt på skrå unna været, høvedsmannen var i akterskotten for å legge om styrvolen, og for å forsøke å rette litt på styrlåset som ikke fungerte helt. Brottet la hele akterdelen av båten under seg, så linestamper, årer og fisk gikk over bord sammen med*

<sup>668</sup> Olsen, E., f.1899, Bakkejord, informant

<sup>669</sup> Olsen, E., f.1899, Bakkejord, informant

<sup>670</sup> Olsen, E., f.1899, Bakkejord, informant

<sup>671</sup> Eldjarn/Godal 1988:79,80



kompasset. Styrvolen ble også brukket, og høvedsmannen mistet både sydvest og votter. Hvordan han klarte å holde seg fast da han fikk sjøen over seg, var for oss alltid en gåte.<sup>672</sup> Kom det så mye sjø inn at båten ble søkkferdig het det at den hadde fått et søkkan, (dvs synkende) som må kunne betegnes som den ytterste grense for båt og mannskap. De graderte uttrykket med: *Senere fikk vi flere mindre søkkan, men disse gjorde ingen nevneverdig skade.*<sup>673</sup>

Ausinga eller pumpinga ble som oftest gjort av bakromsmannen (figur 19)<sup>674</sup> og mange ...hadde en stri tørt med øsekaret for å holde båten lens.<sup>675</sup> Det sies også at man måtte bruke linestampen for "å bryt ut auster" av alle krefter.<sup>676</sup> Noen ganger var det så mye vann om bord at de måtte ty til enda sterkere midler. Med en riktig "bordfyllar" så var det første høvedsmannen sa:

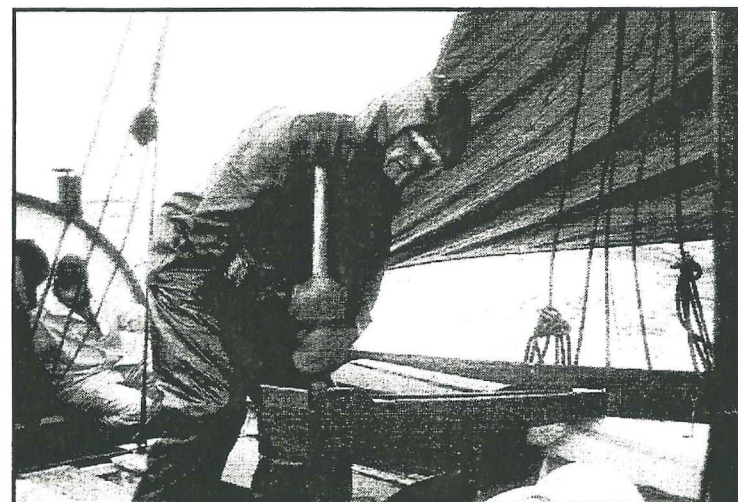


Fig. 19 Bakromskaren pumper

*...vi måtte la seilet gå opp. Nu gjaldt det nemlig bare å få båten til å skyte så mye fart at forenden skar seg godt opp og dermed hindre at sjøen strømmet frem gjennom båten. Hvis så hadde skjedd, ville den snart gått under, men da seilet før opp, og to mann med en stamp mellom seg braut ut sjø av alle krefter, kom den smått om senn opp og ble lenset.*<sup>677</sup> De kunne også seile slyen ut av båten hvor de ...la han rett unna og fekk opp sæglet, då lætta han seg ut av slyen.<sup>678</sup> Dette fikk ikke all sjøen ut av båten, men så mye at resten kunne auses.<sup>679</sup> Båten var også sårbar når man lå i ro for å trekke garn og line. Brottsjøer kunne slå innover og

<sup>672</sup> Rinnan 25. jan. 1893, hos Eldjarn/Godal 1988:170

<sup>673</sup> Rinnan 25. jan. 1893 hos Eldjarn/Godal 1988:170

<sup>674</sup> Figur 19, foto Johansen 2001. Vedlegg VIII

<sup>675</sup> Reiersen hos Fugelsøy 1970:223

<sup>676</sup> Eldjarn/Godal 1988:169

<sup>677</sup> Rinnan 25. jan. 1893 hos Eldjarn/Godal 1988:169-170

<sup>678</sup> Paulsen, H. f. 1899, Andøya, informant, også omtalt av flere blant annet Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika

<sup>679</sup> Wikerøy, I., f. 1906 Henningsvær, informant

hovedstrategien var alltid å få opp seilet. Det var under fart at båten var manøvrerbar og hadde størst mulighet for å berge.<sup>680</sup>

Når det ble for stridt å krysse, var det på tide å velge en mindre motstands vei. Det kunne være at man ikke nådde opp til havn på grunn av fralandsvind med stygt fallvær. I Lofoten var det ...slik rossvind oppunner land at han ikkje var siglande. Om han då var så sterk at du ikkje kunne ro deg gjennom denne rossvinden, så var det berre å stå unna".<sup>681</sup> I Vardø førte vind fra vest-nordvest til at fiskerne her måtte ...holde af til den for det meste øde russiske kyst mange mil sydost for Vardø.<sup>682</sup> Det var også med i vurderingen at fisken skulle berges og hvis båtene var godt lastet var det viktig å være forsiktig, så da seilte de helst unna.<sup>683</sup> Med en gang de falt av, slakket i skautet og flyttet halsen bakover ble verden en annen. Ofte kunne de gi ut på en klo eller to i tillegg. Båten tålte været bedre bakfra, det var her den hadde sin styrke.<sup>684</sup> Unnavind til land ble ansett som det tryggeste,<sup>685</sup> så i Lofoten kunne fiskerne ligge og fiske lengre på sydvesten, enn om vinden dreide på nord og nordvest.

Båten var konstruert var blant annet for å kunne stå sikkert unna når forholdene ble for vanskelige. Dette var utveien fiskerne visste de kunne å ty til. Når vinden var aktenfor tvers, med både vind og sjø bakfra fikk båten sin optimale fart. Seilas i medvind og liten storm synes ikke å ha vært ansett for spesielt problematisk, selv om slik seiling på en fembøring kunne kreve to mann på styrvolen.<sup>686</sup> Slik seilas var en kappseiling med bølgene og det var viktig å følge med bakover: *Høvedsmannen han sett framover og han framom han sett hin veien. Då har han god utsekt før båra hvis ho bryt.*<sup>687</sup> Videre måtte høvedsmannen være snar å se ...kva før ei sida, at du va lenger den veien heller lengre den veien og så va det å styre litt på skrå, så du kom ifrå det mæste.<sup>688</sup> Hvis man ikke klarte å velge båra, måtte man bare ta det som kom og det eneste man kunne gjøre var å ...berre hald unna. Rett unna.<sup>689</sup> Hvis man kom midt oppi bølgen når den braut: *Ja då va det verre. Hvis du kom medt oppi. Da va det*

<sup>680</sup> Eldjarn/Godal 1988:168-172

<sup>681</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant

<sup>682</sup> Sundt i *Folkevennen* 1863, hos Sundt 1976:66

<sup>683</sup> Lindrupsen, A. f. 1902, Tromvika, informant

<sup>684</sup> Eide, A. f. 1895, Bindal, informant

<sup>685</sup> Se kapittel 3.3, sidene 71-73

<sup>686</sup> Lindrupsen, A. f. 1902, Tromvika, informant

<sup>687</sup> Lindrupsen, A. f. 1902, Tromvika, informant

<sup>688</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant

<sup>689</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant



verre. Det va farli.<sup>690</sup> Før hvis dem kom sånt at han ville bryte med det samma, så kunne han bryte båten full.<sup>691</sup> Her ble det benyttet samme strategien som ved bordfyllere når båten lå i ro; hvis båten ble fylt med vann og det var satt et par- tre klør ...og han braut han full og då va det å strække seglet heilt opp, så rendte han sjen atti skotten og dær gikk han ut.<sup>692</sup> Informanten påpeker at ...de dæra nordlandsbåtan, hves dem had sægel oppe, så va dem førferdeli snar unna.<sup>693</sup> Dette var båtenes sikreste seilas ...og dem kunne bærge sæ med det.<sup>694</sup> Farten ble dermed også regnet som en viktig sikkerhetsfaktor som skulle hindre båra å fylle båten.

### Å "renne laust"

Selv om unnavindsseilas var hovedstrategien hadde også dette sine begrensninger. I kapittel 3.3. så vi at fiskere og båtbyggere var opptatt av at gode båter ikke skulle "renne laust" eller "ta laust". Når båten lå på båra kom fort nesten halve kjølen tørr, se figur 20,<sup>695</sup> og båten fikk svært god fart. Dette er å renne på bølgene, eller om man vil: Å surfe. I slike situasjoner het det at båten måtte "sitte godt" – være "atsett" for at båten ikke skulle "miste festet" i sjøen og "ta laust". (Dette ble også ble presentert i kapittel 3.3, s.76-77) Ved hard unnavindsseiling kunne de ta noen ekstra steiner å legge bak i båten ...og da stod han beint.<sup>696</sup> Grensen nærmet seg når båten gikk ...tett på skavvelen.. som betydde at båten hadde samme fart som "båretoget".<sup>697</sup> På et tidspunkt kunne båten ...komme

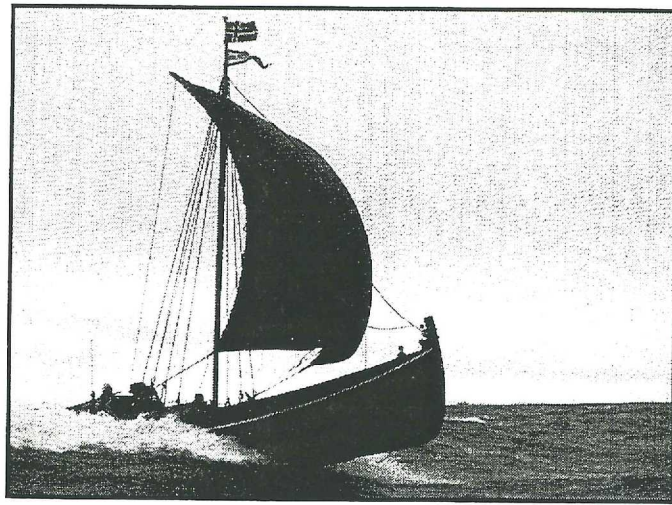


Fig. 20 Fembøringen Drauen surfer på båra

<sup>690</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant  
<sup>691</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant  
<sup>692</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant  
<sup>693</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant  
<sup>694</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvik, informant  
<sup>695</sup> Figur 20, foto Sommerseth 1998. Vedlegg VIII  
<sup>696</sup> Faksvaag, H., f. 1910, Hitra, informant  
<sup>697</sup> Eldjarn/Godal 1988:171

opp på sin egen baugsjø.. og skli avgårde i sitt eget skum.<sup>698</sup> Båten mistet da "seggelfestet" og styringa i en fart som kunne være 20 knop eller mer.<sup>699</sup>

Det sies at det var vanlig å renne ut de tre bærene i båretoget og at man stopper i den fjerde hvis man ikke hadde trillet i mellomtida.<sup>700</sup> Det var nå høvedsmennene ble satt virkelig på prøve: Han far sa: Det va ikkje konst å styre en båt, men å pass han (dvs at man klarte å styre båten slik at den ikke skar ut og veltet).<sup>701</sup> Det "å holde en båt" handlet om uværseilas og det å kunne mestre denne grensetilværelsen. Dette var en spesielt anerkjent ferdighet og var høvedsmannen god til det var det lett å få med seg folk.<sup>702</sup> Men når båten tok laust, var det også grensen for båtenes teknologi som ble utfordret.

En informant beskriver det å "renne laust" på følgende måte ...når ei bølge slæppe, så kjem den ander te. Hves en e sæggellaust no, så bi du leggand på samme bølga bestandi. De bi oinnabakka bestaindi. Vi vart leggand på samme bølga før det va så mykje vind. Da hørtet det som det va småkula som la i 'pund, og som vi rangla på. Det vart så my fart, førstår du, at'n la sæglet på mastra. Han va itj høg i hatten, gamlingen. Han slo laust dragjet, men heldiheita førstår du, så roa'n sæ ned båten.<sup>703</sup> Det går igjen hos flere informanter at det ble en spesiell lyd: Dem gikk så hardt unna at det rukla som i fjærrastein.<sup>704</sup> Han var usikker på hva ramlet kom av, men trudde det var luftblærer under båten.<sup>705</sup> Høvedsmannen skulle altså balansere mellom god fart for å holde unna den farlige båra og hindre at båten mistet seggelfestet og tok laust ...han vill til å fir i seglet når han begynt å renn, men du veitt det e fali det, han kan gravva'n full.<sup>706</sup> Fiskerne måtte dermed balansere mellom maksimal fart og krevende styring og kjenne båten godt nok til å ha riktig mengde ballast til at den fikk godt seggelfeste i slike ekstreme situasjoner. Båten måtte ikke overskride sitt eget fartspotensial slik at de mistet styring og kontroll med den.

<sup>698</sup> Eldjarn/Godal 1988:171

<sup>699</sup> Eldjarn/Godal 1988:171, Loggbok for Salarøy 2000-2003, Salarøystiftelsen, Smedholmen-Haugesund, dato 25.6.2000, toppfart 13,2 knop. Haugesund-Vatnaholmen, dato 28.6.2000, toppfart 15,4. Anholt-Lynes i DK, dato 12.7.2000, 12,4. Loggbok for Salarøy 1997-1999, Salarøystiftelsen. Natvikstrand til Finnsnes 31.3. 1999, målte Drauen målt 17 knop i toppfart i stiv sørvestlig kuling, Eilertsen, Kari muntlig

<sup>700</sup> Eldjarn/Godal 1988:171

<sup>701</sup> Paulsen, H., f. 1899, Andøya, informant

<sup>702</sup> Wikerøy, I., f. 1906, Henningsvær, informant

<sup>703</sup> Yttersidan, hos Eldjarn/Godal 1988:172

<sup>704</sup> Jørgense, J., f. 1897, Harstad, informant

<sup>705</sup> Jørgensen, J., f.1897, Harstad, informant

<sup>706</sup> Faksvaag, H., f. 1910, fra Hitra, informant



### 5.2.1. Å vurdere rorvær

Det er vanskelig å si noe om hvor mye vind de fisket i på første halvdel av 1800-tallet. Det er først når fiskerioppsynet blir satt i 1859,<sup>707</sup> at vi kan få en nærmere beskrivelse av dette. Jeg har ikke gått gjennom alt materiale som er tilgjengelig etter Lofotoppsynet, men skal forsøke å gi et omriss som hovedsakelig knytter seg til tidsrammen 1886-1900<sup>708</sup>.

I Lofoten hadde vindretningen svært stor betydning, og frykten for nordvesten og fralandsvinden var godt innarbeidet. Redselen for at denne vindretningen skulle slå til, kunne gjøre at man lot være å gå på havet, som en gang i 1868.<sup>709</sup> Da våget ingen i distriktet å dra på sjøen for å sette bruk etter en sørvest storm, ...*da man av gammel erfaring frykta for Nordvesten*. Kort tid etter kom den også med ...*en sjelden voldsomhet*.<sup>710</sup> Storm var for øvrig ikke et fast begrep. I 1886 berettes det om fiske når det blåste ...*sørvest storm med høy sjø*.<sup>711</sup> Det forliste seks båter den dagen og i en av beretningene blir det sagt av oppsynsbetjenten: *Ingen skyld, men det var kanskje vel dristig å ro ut i sånt vær*.<sup>712</sup>

Denne kommentaren er den eneste av slik art i alle forlisberetningene.

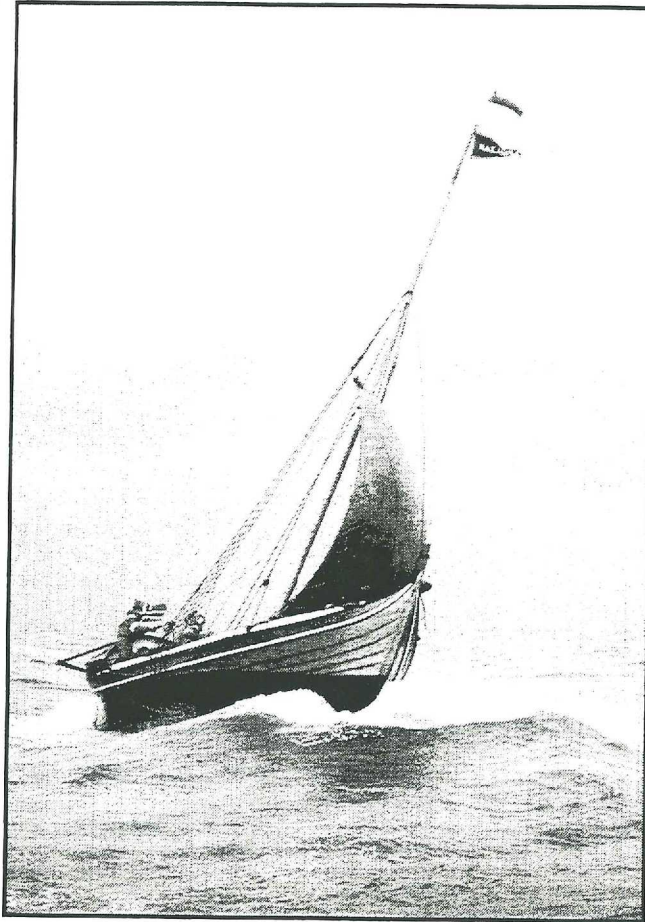


Fig. 21 Fembøringen Salarøy i stiv kuling

<sup>707</sup> Grande 1996:154

<sup>708</sup> Se kapittel 2.2. for kildebruk

<sup>709</sup> 10 april 1868, hos Sørensen 1998:22

<sup>710</sup> Sørensen 1998:22

<sup>711</sup> Sørensen 1998:39

<sup>712</sup> Sørensen 1998:39

I stikkprøver fra loggbøkene til fiskerioppsynet (1869, 1886, 1887) ser jeg at det på dager med vind som blir beskrevet som ...*frisk, stiv*.. eller ...*stiv, frisk*.. med begrepet ...*delvis sjøveir*.<sup>713</sup> (Figur 21).<sup>714</sup> På andre dager beskrives vinden som ...*SV sterk*.. og da er det ...*almindelig udror*.<sup>715</sup> Ved ...*S.O. sterk*.. var det ...*2/3 Linebaade, delvis trækning*.<sup>716</sup> Ved ...*S.W. sterk*.. skrives det i 1887 ...*en del baade forsøgte trækning, men maatte vende*.. noen steder ...*landligge*, eller ...*Delvis ufullstendig Trækning af 6 nætters Liner [ ] Flere Vendereiser*.<sup>717</sup> Stort sett er storm landligge, men S.W. sterk kunne både være utror og delvis utror med vendereis og landligge.<sup>718</sup> Slike ulikheter kan ha hatt med variasjon på bølgehøyde og strøm å gjøre. Det er tydelig at de fisket i rimelig sterk vind, men det er mulig at folk mente forskjellig om å ro i sånt vær. Dette kunne ha med praktiske ting å gjøre for eksempel forskjellen mellom å trekke line og garn, eller at det gikk bedre å sette i dårligere vær enn å trekke. Det kunne også være slik at de minste, de eldste eller de dårligste båtene lot være å gå ut. En av informantene setter en klar grense på fem klørs vind. Lindrupsen beskriver fem klørs vind som ...*å lette på rokket*.. og gjengir det som minst sterk kuling.<sup>719</sup> Eldjarn og Godal har beskrevet sterk kuling som like før ...*han e rykand*.. (38 knop) og liten storm som rokk når ...*han e rykand*..(42 knop).<sup>720</sup> Fem klørs vind ble også kalt for "jordmorvind". I slik vind seilte man bare dersom det var helt påtrengende.<sup>721</sup> Ellers fremgår det i flere beretninger at det ble fisket fra tre til fem klørs vind, som beskrives som sterk vind opptil storm og det kommenteres at ingen kan lastes for forlisene.<sup>722</sup>

Grensen mellom "sterk S.W." og storm er uklar, men det kan synes som det var vanlig å fiske i stiv kuling, mens landligge var vanlig i storm. Bølgehøyden var en viktig faktor for båtene men fiskerne var tydeligvis ute i alt fra *høy sjø*,<sup>723</sup> til *meget opprørt hav*,<sup>724</sup> *svær sjø*<sup>725</sup> eller

<sup>713</sup> Fiskerioppsynet for Lofotfisket, Statsarkivet i Trondheim, Avskrift av *Havhestens Journal* 17.2, 18.2. 1869

<sup>714</sup> Figur 21, foto Heide 1995. Vedlegg VIII

<sup>715</sup> Fiskerioppsynet for Lofotfisket, Statsarkivet i Trondheim, Loggbok, 30.3. 1886, Ballstad

<sup>716</sup> Fiskerioppsynet for Lofotfisket, Statsarkivet i Trondheim, Loggbok 3. 4. 1886, Ballstad

<sup>717</sup> Fiskerioppsynet for Lofotfisket, Statsarkivet i Trondheim, loggbok Hopen 31.1., 1.2., 2.2. - 1887

<sup>718</sup> Fiskerioppsynet for Lofotfisket, Statsarkivet i Trondheim, loggbøker: 30.3.1886, Ballstad, 23.2.1887, Hopen, 28.2. 1887, Hopen

<sup>719</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant

<sup>720</sup> Eldjarn/ Godal 1988:91

<sup>721</sup> Eldjarn/Godal 1988:91

<sup>722</sup> Sørensen 1998:28, 42, 52, 72, 75, 76 registrert i 1886, 1891, 1894

<sup>723</sup> Vedlegg I, Nr. (20), (40)

<sup>724</sup> Vedlegg I, Nr. (38)

<sup>725</sup> Vedlegg I, Nr. (31), (51)



betydelig sjøgang<sup>726</sup> og adskillig høy sjø.<sup>727</sup> Situasjoner på havet var komplekse og grensene ble definert ut fra mange faktorer. På bakgrunn av fortellingene om storseilaser, ser det ut til at fiskerne mente det var mulig å beherske nordlandsbåtene på en noenlunde sikker måte opp til liten storm. Dette bekreftes også av erfaringer gjort i dag.<sup>728</sup> Men grensene var svært marginale, og det minste feilskjær kunne umiddelbart gi dramatiske konsekvenser.

Om det var en endring i praksisen fra 1830 til 1900 er vanskelig å si, men jeg sitter likevel igjen med et inntrykk av at det er økende konkurranse og hardere drift på slutten av 1800-tallet. Johan Borgos også det i foredraget "Inn og ut av fembøringstida".<sup>729</sup> Han bygger sine funn på forlistall, men jeg kan ikke se at flere omkomne pr. forlis nødvendigvis betyr et hardere fiske. Større båter med mer mannskap, kan være grunn nok. Deltakelsen i Lofotfisket økte fra 1840 og fra 1856 kom deltakelsen opp på over 20 000 deltakere. Bortsett fra en nedgang i første halvdel av 1870-tallet holdt den vider deltakelsen seg over 20 000 med høyeste deltakelse i 1888, på 31 917.<sup>730</sup>

Liberaliseringa av fisket med fiskeriloven av 1857 gav større plass på Lofothavet, men overgangen fra faste sett til fritt fiske gav større konkurranse enn tidligere.<sup>731</sup> At det var så mange som fisket økte brukskollisjoner. Disse faktorene kunne ha medført et større press for å gå ut i dårligere vær. Motstandere av den nye loven benyttet nettopp argumenter om et mer risikabelt fiske på grunn av økt konkurranse og dermed ulykker.<sup>732</sup> Presset for å gå ut i dårligere vær kunne dermed ha økt etter 1860. Forbedringen av båtene kunne også ha gjort dette mer aktuelt. Fisket i siste halvdel av 1800-tallet kunne derfor ha vært det hardeste fisket, selv om det ikke kan sies sikkert.

### 5.3. Når det gikk galt – strategier ved kollsegling

Ifølge Sundt omkom hver 4. fisker.<sup>733</sup> Det er lett å tro at det da ikke lengre var noe håp når man hadde kollseilt, at grensen for båt og mannskap var nådd. Dette var likevel ikke tilfelle.

<sup>726</sup> Vedlegg I, Nr. (36)

<sup>727</sup> Vedlegg I, Nr. (52)

<sup>728</sup> Heide, Vegard muntlig, Sæther muntlig

<sup>729</sup> Borgos 2001, upubl.

<sup>730</sup> Solhaug 1976:309, tabell 19

<sup>731</sup> Solhaug 1976:131-132

<sup>732</sup> Grande 1996:200

<sup>733</sup> Sundt i *Folkevennen* 1861 hos Sundt 1976:4

Det er fascinerende å se hvor klare strategier som ble lagt for å takle en så vanskelig situasjon. På tross av, eller muligens på grunn av manglende svømmeferdigheter,<sup>734</sup> hadde fiskerne klare strategier for hva som skulle gjøres når forliset var et faktum.

Forlisberetninger og informanter forteller at man *...trødde båten rundt*<sup>735</sup> når man var ved å kollsegle. Den runde ballassteinen var nøye utvalgt for at den skulle rulle ut når båten veltet, så båten kunne flyte opp igjen. Fiskerne valgte altså noen ganger hvis båten fyltes med sjø, å velte båten for å få steinen ut. Men tydeligvis fungerte også dette av seg selv som vi kan se i en beretning: *Etter en ny brottsjø begynte båten å forandre stilling i vannet. Den sank med baks-kotten, mens mannskapet entra seg framover. Tilsutt reiste båten seg på ende og kvitta seg med lasta. Så kom den opp og velta rundt mot luvart og blei liggende med kjølen i været.*<sup>736</sup> Andre klarte å vende båten mens de var i vannet: *Besetninga på fire mann kom opp, noen før og noen samtidig med båten. Sammen klarte de å trå den rundt slik at de kunne komme seg på hvelvet.*<sup>737</sup>

I ni beretninger (av 58) lyktes det for noen, eller for hele mannskapet å komme opp på kvelvet.<sup>738</sup> Det var likevel ikke noe særlig stabilt å ligge på et slikt hvelv i stor sjø og i en del beretninger fortelles det at hvelvet gikk rundt flere ganger: *... de tre første gangene var alle med rundt, fjerde gang kom to mann bort, men båten ble liggende på rett kjøel hvor høvedsmann og en til klarte å få ned masta og holdt båten unna vinden med ei åre. Da båten gikk rundt for femte gang kom også høvedsmannen bort.*<sup>739</sup> Innsatsen i det kalde vintervannet viser at fiskerne må ha snakket og tenkt mye rundt situasjonen. For at båt-hvelvet skulle ligge roligere kunne riggen bli skjært løs. Det blir også nevnt at man måtte få luften ut av båten slik at den ikke ble liggende så høyt i vannet. Noen nevner nugla, andre mener at man kunne benytte kniven.<sup>740</sup> Det fortelles om folk som tilbrakte lang tid i sjøen på denne måten.<sup>741</sup> Å klare å holde seg på kvelvet krevde en god porsjon stahet og målbevissthet, og man måtte ha trodd det var mulig å bli reddet. Det fortelles også om hvordan mannskapet holdt fast på

<sup>734</sup> Som Sundt var spesielt opptatt av se for eksempel Sundt 1976:4

<sup>735</sup> Vedlegg I, Nr. (9), (28), (36)

<sup>736</sup> Vedlegg I, Nr. (15)

<sup>737</sup> Vedlegg I, Nr. (30)

<sup>738</sup> Vedlegg I, Nr. (3), (4), (7), (13), (20), (21), (22), (23), (38)

<sup>739</sup> Vedlegg I, Nr. (30)

<sup>740</sup> Wikerøy, I., f. 1906, Henningsvær, informant

<sup>741</sup> Vedlegg I, Nr. (42) for eksempel



hverandre.<sup>742</sup> Selv i dag med flytedrakt, flytemidler og redningstjeneste er dette en særdeles farlig situasjon. Nedkjølingen kommer raskt, og statistisk sett er en halv time som regel det lengste et menneske klarer å ligge i kaldt vintervann og fortsatt ha kontroll over bevegelsene.

Å kunne handle målrettet i en så truende situasjon krever at man er forberedt. Bare sjokket ved å forlise kan selv i dag gjøre folk handlingslammet. For at de skulle klare en slik situasjon måtte de ha tenkt igjennom den på forhånd. Den store faren for forlis kan ha bidratt til dette og gjort at fiskerne utviklet en felles strategi og bevissthet, hvor man drøftet og tenkte gjennom hva som skulle gjøres dersom ulykken var ute.

### Berging

Å berge i dårlig vær må kunne sies å være å beherske ferdigheter ut over det forventede. Det var likevel en viss forventning om at man kunne bli berget. En beretning som kan belyse dette er fra 1898.<sup>743</sup> Åtte båter seilte ut fra Helligvær (fastlandssida av Vestfjorden) mot Reine, og fordi det etter hvert ble dårlig sikt kom de for langt vest. Ute ved Tuv økte stormen på og sjøen ble ualminnelig høy. Tilslutt måtte de sette sju klør og la det stå til. Båten veltet da den kom over en grunne og mannskapet kom seg straks opp på hvelvet. *Mens vi lå her fikk vi stadig store sjøer over oss fra grunnen som braut voldsomt. Et par timer gikk det bra, men så begynte far å tape bevisstheta. Vi holdt han i mellom oss i en time, men så forstod vi at han var død, og at det ikke var mer vi kunne gjøre for ham.*<sup>744</sup> Da de ikke klarte å holde på han lengre knøt de liket fast slik at de ikke skulle miste han. De ble kort tid etterpå slått av hvelvet, men de kom seg opp igjen.<sup>745</sup> Av de andre båtene, kom en seg til Værøy og en krysset ute i Moskenesstraumen. De fem andre la seg i sundet mellom Sørholmen og land og andøvde bare tretti favner fra den forliste båten. Det var umulig å komme til på grunn av været, men til slutt spakna det såpass at de klarte å berge de to brødrene.<sup>746</sup> De hadde da sittet på kvelvet i fire og en halv time.<sup>747</sup> Senere ble båten berget og liket av faren hang fortsatt fast. Utholdenheten i slikt vær må ha vært utrolig sterk.

<sup>742</sup> Vedlegg I, Nr. (42)

<sup>743</sup> Vedlegg I, Nr. (42)

<sup>744</sup> Ibid, Sørensen 1998:87

<sup>745</sup> Ibid, Sørensen 1998:87

<sup>746</sup> Ibid, Sørensen 1998:87

<sup>747</sup> Ibid, Sørensen 1998:87

Det er selvsagt ikke alle beretninger som ender slik, men det er likevel mange som ble berget fra hvelvet. Og det var en del som berget andre med stor fare for sitt eget liv. I ei beretning fra 1886 ble en åttring fylt av en brottsjø og *...hele mannskapet blei slengde i sjøen.*<sup>748</sup> De havnet alle på samme side og *...to av mannskapet fikk tak i ripekanten som lå under vann. De andre tre lå og kava i fri sjø mellom kavl og utstyr.*<sup>749</sup> Kameratbåten (også en åttring) kom til kvelvet i lo for ikke å klemme mennene mellom båtene. Det var store vansker med å holde bergingsbåten ved kvelvet, samtidig som de forsøkte å få det forliste mannskapet om bord. Det ble stukket ei åre ned til to av mannskapet som da var i en *...halvt sanseløs forfatning.*<sup>750</sup> En fra bergingsbåten gikk inn på kvelvet, holdt seg fast i ripa med en neve, og fikk trukket en opp av sjøen med den andre. Under arbeidet ble bergingsbåten fylt til esingen med sjø, og høvedsmannen i bergingsbåten fikk problemer med å lense båten og få opp seilet. Det endte likevel godt. Oppsynsbetjenten sier at berginga var gjennomført *...under betydelig fare.*<sup>751</sup> Det blir også påpekt av høvedsmannen på bergingsbåten at en fembøring med bare 400 fisk om bord hadde seilt forbi uten å hjelpe. Oppsynsbetjenten overlater til oppsynssjefen *...å avgjøre hvorvidt herr Bertinius Simonsen bør trekkes til ansvar for forholdet.*<sup>752</sup>

Det ble foretatt berginger, og det var en viss forventning om å bli berget. Det var også en forpliktelse mellom fiskere, kameratbåter og andre å berge hvis de hadde mulighet til det. Det kunne også bli kritisert om de ikke gjorde det. Sundt viser at dette ble praktisert fra 1845,<sup>753</sup> med andre ord før Sundt engasjerte seg i problematikken. I 1834 var det en godt innarbeidet praksis at man var to og tre båter i lag, blant annet for å kunne hjelpe i nødsituasjoner. Å berge og bli berget inngikk i strategier for å overleve, selv om man nok ikke lente seg avslappet tilbake og stolte på omgivelsene.

### Berging - over kvelvet?

I *Den siste viking* forteller Johan Bojer om Jakob som berger folk ved at han seiler over hvelvet på den forliste båten.<sup>754</sup> Også fra informanter, har vi opplysninger om seiling over kvelvet, men det er ikke et tema det er enighet om. Mens noen er fullstendig overbeviste,

<sup>748</sup> Vedlegg I, Nr (15)

<sup>749</sup> Vedlegg I, Nr (15) - Sørensen 1998:33

<sup>750</sup> Vedlegg I, Nr. (15), Sørensen 1998:33

<sup>751</sup> Ibid, Sørensen 1998:33

<sup>752</sup> Ibid, Sørensen 1998:33

<sup>753</sup> Sundt i *Folkevennen* 1861, hos Sundt 1976:17



avviser andre det fullstendig. En informant sier at det bare var tull at: *...det eine mannskapet på den ander båten berga ved å seggel over kvelvet. Så dem gjekk tvers over båten så låg kvelva. Å nappe folkan åt sæg på kvar sida.* [ ] Det går ikkje an. Han hevder at folk ble berget ved at bergingsbåten la seg på siden av skroget.<sup>755</sup> En annen informant sier at: *Når det fortelles så må det då ha gått an. Men det er spørsmål om de har tatt nugla ut av båten. Hvis ikkje det var så trur e det va vanskeligi å seil over. For det er så mye luft som e i an.*<sup>756</sup> Vi har liten mulighet for å etterprøve disse utsagnene. Det er liten tvil om at det fantes fiskere på 1800-tallet som var svært dyktige å seile. Det vil være vanskelig å finne folk i dag som kunne forsøkt å gjenta en del av det blir fortalt om, på den ytterste grense er det bare fortellingene vi kan forholde oss til. Men i disse fortellerstrukturene kan vi se på hvordan idealene kommer tilsyne og hvordan grensen ble definert.

#### 5.4. Fortellerstrukturer - fra storseilaser til tragedie

Ulike måter å fortelle på kan si noe om hvilke idealer som stod sentralt i fiskerkulturen, og vi skal her se på hvordan ulike fortellinger fra de rene heltefortellingene til de rene tragediene fremstiller fiskernes opplevelser.

Det ble fortalt mange historier om storseiling. Carl Bertheussen har skrevet ned to som han har kalt for *Blåbåndssigling*<sup>757</sup> Slik seiling var såkalt mesterseiling, det vil si *...å mestre, avkorte den tida en annen har brukt til å sigle over Nordsjyen eller Atlanterhavet.*<sup>758</sup> Det fortelles om en slik seilas fra 1894 gjort med Skjoldmøen, en 44 fots fembøring (22 alen) av høvedsmannen Lars Hansen Sedsøy fra Tromvika i Troms.<sup>759</sup> Historien ble fortalt av høvedsmannen til Bertheussen.<sup>760</sup> Ferden gikk fra Vardø til Tromsø og er spennende lesning, særlig hvis man har litt seilerfaring. Det viktigste med historien er hvordan høvedsmann og mannskap presset grensene maksimalt fra Tanahornet hvor vinden *...sprang om til nord nordaust, stiv kuling.*<sup>761</sup> Da var klokka ti om formiddagen på lørdag,<sup>762</sup> og de andre båtene hadde dratt tre til fire klør allerede. Men mannskapet på Skjoldmøen *...dovde ikkje meir ned*

<sup>754</sup> Bojer 1972:208

<sup>755</sup> Eide, A., f. 1895, Bindal, informant

<sup>756</sup> Wikerøy, I., f. 1906, Henningsvær, informant

<sup>757</sup> Bertheussen 1955:35, nedskrevet etter intervju fra deltakerne

<sup>758</sup> Bertheussen 1955:35, hentet fra seilskutetida

<sup>759</sup> Bertheussen 1955:38

<sup>760</sup> Bertheussen 1955:38

<sup>761</sup> Bertheussen 1955:39

*som de to klørn.*<sup>763</sup> Og det ble nå slik sier han at *...vi sigla forrbi de ainner båtan, som vi jo lurte på, førr å se ke båten kunne klare,*<sup>764</sup> og *...i Sørøysundet trøkte han så hårdt til at vi sto med toppseggeldraget i nævan førr å rive det av han ke aueblekk som helst.*<sup>765</sup> Vinden blir beskrevet som *...reint lyse rokket*, men vinden kom rett etter så *...det gjaldt berre å holde han stødig med og' hand om styrvolen.*<sup>766</sup> Kunsten var å unngå at båten skulle skjære seg og: *Det skulle ikkje ha vorre stor skjæring hit eiller dit i slikt høve førr det hadde gadd gale.*<sup>767</sup> De seilte *...som vi sjøl syntes rett på karravis,*<sup>768</sup> men tydeligvis helt på grensen av hva båten tålte. Tromsø havn ble nådd *...klokka akkorat to over middag søndag. Vi hadde sigla ifrå Tanahornet til Tromsø by på otte og tyve tima.*<sup>769</sup> Det hører med til historien at de gikk på kafe hvor to jakteskipperne lurte på om de kom fra Finnmarka. Slik fikk de formidlet førstehåndsupplevelsen umiddelbart.

Denne måten å seile på var ikke enestående. På overseglinga over Vestfjorden ble det mye kappseiling og rekordseilas. Det fortelles om båter som lurte seg over Vestfjorden om natten uten at kameratene visste det.<sup>770</sup> En båtbygggersønn nektet å snu da høvedsmannen foreslo det. Han hadde svart: *Det bi itj haft drægg i sjøen før vi e i Hænningsvær.*<sup>771</sup> Når informanten sier at karene syntes det var moro å prøve seg, synes det å ligge forståelse for dette i bunnen. I slike situasjoner kunne selv nære familiemedlemmer bli overrasket. En sønn var med faren som var høvedsmann, og de forlot Grøtøya i kraftig sydvest. Med ei klo satt og en kameratbåt ved siden av, var det ikke aktuelt å minske seil når vinden frisknet på *...sannelig gav gamlingen ordre om å ta ut kloa. Det rauk av sjøen, og båten fikk sånn fart at den gikk tørr til midt på kjølen og seilet slo bakover mot masten.*<sup>772</sup> Det blir fortalt om en seilas over Vestfjorden *...paa 21/2 time,*<sup>773</sup> som vil si en snittfart på 8-8,8 knop, alt etter om de gikk over til Svolvær eller Henningsvær.<sup>774</sup> De syntes selv at det var raskt, men det kan ikke måle seg

<sup>762</sup> Bertheussen 1955:39

<sup>763</sup> Bertheussen 1955:39

<sup>764</sup> Bertheussen 1955:39

<sup>765</sup> Bertheussen 1955:40

<sup>766</sup> Bertheussen 1955:40

<sup>767</sup> Bertheussen 1955:40

<sup>768</sup> Bertheussen 1955:40

<sup>769</sup> Bertheussen 1955:41

<sup>770</sup> Waag 1919:9

<sup>771</sup> Holten, E., f. 1905

<sup>772</sup> Coldevin 1964:263

<sup>773</sup> Waag 1919:9

<sup>774</sup> Grøtøy-Henningsvær ca 20 nautiske mil, Grøtøy-Svolvær ca 22 nautiske mil



med Blåbåndsseilasen.<sup>775</sup> Å kappseile med hurtigruta eller dampskipene var ikke uvanlig (anslått hastighet 10-12 knop)<sup>776</sup>, og det var ikke noe problem for storfembøringene å komme opp i 15 knop og mer under de rette forholdene.<sup>777</sup> Å tape kappseiling var ei skam.<sup>778</sup> Etterpå ...da dem to hamn om kvelden inni byffjord'n en stan da va dem så sint de anderan før at dem va attom at det small itj ord ti dem.<sup>779</sup>

Fortellinger om frisk seilas kunne også få en annen tone. Så lenge alle berget godt var det storkarslig, selv om noen av seilasene helt klart var risikable. Overvurderte man seg selv og sine egne evner kunne fortellinga få en annen karakter. Vi får høre om hardhausen Abraham som skulle fra Skjervøy til Breivika på Sørøya.<sup>780</sup> Det var såpass ille vær at godsruta ikke så det tilrådelig å gå over Lopp havet og hadde ankret opp ved Loppa. *Da kom Abraham med åttringen. Han satte over Loppa til Breivik i det forrykende været fra s.ost. Det ble sagt at både høvedsmann og karer ble bent fram vettskremte.*<sup>781</sup> De klarte turen, men påkjenningen ble forferdelig. Båten hadde slått slik i sjøen at vannkaggen hadde blitt slengt fra dørken og langt opp i seilet. Da de kom over til Breivik stod det mange mann som fikk båten raskt på land. *Men Abraham ble stående målløs på høvedsmannens plass med fast grep om styrvolen og styre som om båten var på det ville hav. Han slapp ikke styrvolen før båten var på sikkert sted og skoret opp.*<sup>782</sup> Å bli skremt på denne måten stod det ikke respekt av. Men man kunne heller ikke være feig og skulle man høste anseelse måtte man beherske båten i sterk vind, fra kuling og oppover, og gjerne presse grensene maksimalt – så lenge det gikk bra.

En informant fra Trøndelag forteller en historie om hvordan uværet ...braut laus, og hvor karene ble sittende for å vente på hvem som skulle gi seg først.<sup>783</sup> Da de tilslutt begynte på innturen kullseilte en av båtene. Da var været så ille at ...dem ha nok med sæ sjøl.<sup>784</sup> Til og

<sup>775</sup> Waag 1919:9

<sup>776</sup> Andersen 1980:168

<sup>777</sup> Loggbok for Salarøy 2000-2003, Salarøystiftelsen, *Smedholmen-Haugesund*, dato 25.6.2000, toppfart 13,2 knop. *Haugesund-Vatnaholmen*, dato 28.6.2000, toppfart 15,4. *Anholt-Lynes i DK*, dato 12.7.2000, 12,4. Loggbok for Salarøy 1997-1999, Salarøystiftelsen. *Narvikstrand til Finnsnes* 31.3. 1999, målte Drauen 17 knop i toppfart i stiv sørvestlig kuling, Eilertsen, Kari muntlig

<sup>778</sup> Faksvaag, H., f. 1910, Hitra, informant

<sup>779</sup> Faksvaag, H., f. 1910, Hitra, informant

<sup>780</sup> Reiersen hos Fugelsøy 1970:220

<sup>781</sup> Reiersen hos Fugelsøy 1970:220

<sup>782</sup> Reiersen hos Fugelsøy 1970:220

<sup>783</sup> Faksvaag, H., f., 1910, Hitra, informant

<sup>784</sup> Faksvaag, H., f. 1910, Hitra, informant

med broren seilte forbi, men så kom heltene som tydeligvis var svært anerkjente ...*då kom Edøykarran*. Beskrivelsen er nøyaktig: ...*da to dem bægge skauta att. Da reint'n over.* [ ] *Dem to kvar sin tå dem som satt på kolvet. Han to sin han som styrt å.*<sup>785</sup> Med til historien hører det at mannskapet fikk ...*sølvbeget tå'n Kong Oscar den første.*<sup>786</sup> Seilingen over hvelvet var den ultimate heltefortellingen.

Det er var tydeligvis uenighet mellom informantene om dette lot seg gjøre, og det er vanskelig å etterprøve det. *Den siste viking* kom ut i 1921 og det er vanskelig å si noe om hvilken innvirkning boken hadde og Bojers kildegrunnlag.<sup>787</sup> Det er også liten sjanse for at noen i dag vil forsøke å seile over et hvelv i sterk kuling til storm. Teknisk ville det ikke latt seg gjøre å seile over hvelvet med de gamle nordlandsbåtene uten å slå av styret, siden det stakk nedenfor kjølen.<sup>788</sup> Det må bety at denne typen heltefortellinger mest hørte til i andre halvdel av 1800-tallet og den nye nordlandsbåttypen som hadde et styre som fluktet med kjølen.<sup>789</sup> Men fortellingene handler om den helt fremragende bergingsdåd, en beseiring av den vanskeligst tenkte situasjon. De kan derfor fortelle oss hva som måtte til for å få en heltemodig omtale. De som ikke var dyktige nok til å beherske det elementære ble lite ansett, mens det felles forventede dyktighetsnivået ikke gav noen spesiell anseelse. Det var først når man kunne seile på grensen med fartsrekord eller bergingsdåd, at man fikk heltestatus.

### På den ytterste grense

Andre fortellinger om berging kan ha mer tragiske utfall. Noen kilder forteller om plutselig uvær. Det var ...*især de heftige nordveststorme..* som kunne føre til at fiskerne ...*med stor nød neppe..* kom seg tilbake til land.<sup>790</sup> Slikt vær kunne i utgangspunktet fortone seg "vakkert" slik at reisen ble fortsatt, ...*men netop som vi talte om hvor vakkert veir vi dog fik, brød uveiret pludseligt løs med en storm fra nord.*<sup>791</sup> De kunne ofte si ...*ja han rauk laus,*<sup>792</sup> eller ...*då la*

<sup>785</sup> Faksvaag, H., f. 1910, Hitra, informant

<sup>786</sup> Faksvaag, H., f. 1910, Hitra, informant

<sup>787</sup> Bojer 1972

<sup>788</sup> Sæther muntlig

<sup>789</sup> Sæther muntlig

<sup>790</sup> Sundt i *Folkevennen* 1863, hos Sundt 1976:66

<sup>791</sup> Sundt i *Folkevennen* 1863, hos Sundt 1976:66

<sup>792</sup> Faksvaag, H., f.1910, Hitra, informant



han heile havet i rokk.<sup>793</sup> Det var ikke vanlig å gå ut i slikt vær ...men det koinn komma på dæ.<sup>794</sup>

Disse fortellingene har sjelden den karslige tonen som heltefortellingene har. Det er ofte snakk om angst, mangel på kontroll og nærmest overraskelse fordi livet ble berget. Skårungen var sannsynligvis ikke noe å lite på ...for ungguttene kunne møtet med den første storstormen bli ei hard påkjenning. Det hendte at han måtte surres til tofta for ikkje å bli blåst på havet, eller for at han ikke sjøl skulle hoppe over bord i vanvidd og redsel.<sup>795</sup> Selv de vante fiskerne blir fremstilt med angst og mangel på kontroll: Dem va så djuft at sjøen sto te rorgrinda, men dem sægla'n tør. Dem frammi gret.<sup>796</sup> Når været ble så overhending var det bare å stå unna<sup>797</sup>, og slikt vær blir ofte referert til maksimalt antall klør: Vi satte syv klør og lot det stå til<sup>798</sup> Det var ikke lengre noen vurdering av hva som var foran båten, eller hvordan man kunne ta båra bakfra, ...de mått bære seil,<sup>799</sup> eller ...det var bare å holde unna været og sjøen i håp om å nå under land og berge liv.<sup>800</sup> Fiskerne kastet linestamper, båtplikter eller annet flytende i bølgene for at de skulle bryte fra seg før de nådde båten. De auste med linestamper og sprettet fisk og kastet leveren over bord for at fettete skulle dempe sjøen.<sup>801</sup> Det ble foretatt renninger på sjøer hvor ...at alle mente at nu kunde den(båten) ikke stå rett.<sup>802</sup> Båter krysset i mørket i nærheten av store fall som de bare hørte lyden av,<sup>803</sup> og nærmest i blinde forsøkte de å holde båten klar og flytende. Det fortelles om folk på land som sprang til strendene for å se etter fiskerne: Der fant de tomme linestamper og årer.<sup>804</sup> Karer kom til land så medtatte at de måtte hjelpes ut av båten.<sup>805</sup> Det fortelles om båter som måtte gjøre vendereis fordi støene brøt igjen. Det var ikke lengre var mulig å lande fordi: ...havsjøen gikk langt oppover stranda over alt på øya.<sup>806</sup> Når det var kommet til slik seilas befant båt og mannskap seg på grensen for hva som var mulig. Det var slik seiling i mørke og storm det stod skrekk av. De tragiske

<sup>793</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant

<sup>794</sup> Yttersidan, N., f. 1906, og Johansen H. f. 1908, Frøya, informant

<sup>795</sup> Bottolfsen 1995:45

<sup>796</sup> Faksvåg, H., f. 1910, Hitra, informant

<sup>797</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant

<sup>798</sup> Vedlegg I, Nr. (42)

<sup>799</sup> Wikerøy, I., f. 1906, Henningsvær, informant

<sup>800</sup> Gamst 1967:49

<sup>801</sup> Gamst 1967:50

<sup>802</sup> Stokke hos Eidnes 1920:31

<sup>803</sup> Lorentsen 1920:32

<sup>804</sup> Gamst 1967:51

<sup>805</sup> Gamst 1967:51

<sup>806</sup> Gamst 1967:51

utfallene og mangelen på kontroll markerte grensen for nordlandsbåtens rom. Det var ikke et sted det var ønskelig å være. Her var det ikke lengre overskudd, oppfinnsomhet eller vågemot. Noen måtte slippe kameratene rett før de selv ble berget, andre satt alene på hvelvet etter at resten av mannskapet faller fra. Da var det ingen helter igjen. Bare tragedie og sorg over det som hadde skjedd og at det ikke stod i menneskelig makt å gjøre noe.

## 5.5. Mannen og draugen – mellom praksis og symbol

Fortellingene om draugen har veldig mange ulike sider og tema som kan drøftes. I dette kapitlet har jeg tatt for meg tre aspekter; hvordan draugen som symbolfigur ble knyttet til endringer i været, hvordan draugen fremstod i tilknytning til båten og hvordan grenser i båten ble markert. Tilslutt ser jeg på hva draugen kunne bety for de voksne og erfarne fiskerne – i motsetning til den uerfarne skårungen.

### Draugen og varsling av været

Draugen var et fast innslag også i de voksne fiskerens liv og mange draugfortellinger handler om at draugen varslet ulykker og dødsfall i forkant. Det kunne være ulike former for ulykker; som at noe blir ødelagt i båten.<sup>807</sup> Selv om draugen varslet ondt, kan vi også se på draugens funksjon som et gode. Både i samisk og norsk tradisjon var draugen knyttet til varsel om dårlig vær eller forlis på havet: Draugen, hva enten den sees eller høres, betraktes som illevarslende vesen, enten deri at den venter uværskuling, eller også venter den, at folk skal bortkomme på sjøen.<sup>808</sup> Fra Lyngen var det "å høre" draugen et bud om dårlig vær, eller: Når man ser draugen roende enten som en eller flere personer i en båt, og den da om en stund reiser seg opp og huiet, betraktes det som tegn på uvær, gjernest dagen etter.<sup>809</sup> Draugen kunne også høres som en huiende lyd, ...liksom gurglende med vann i halsen, som kunne bety at fiskere kom til å omkomme på havet.<sup>810</sup> En huing ...med en klar høy stemme og på ganske nært hold.. kunne bety at en stormkuling var like om hjørnet, men at den ville gå fort over.<sup>811</sup>

Å kunne se slike varsler kunne være til hjelp for å unngå forlis. Ved at man så draugen dagen før, kunne fiskerne la være å dra på havet. Draugen ble da på en måte en hjelper, men det var

<sup>807</sup> Olsen, O.T. 1987:11-12,

<sup>808</sup> Thomassen 1999:142

<sup>809</sup> Thomassen 1999:142

<sup>810</sup> Thomassen 1999:143

<sup>811</sup> Thomassen 1999:143



likevel fiskernes evne til "å se" draugens mening og hensikter som gjorde at de berget. Det var gjerne om natten og i mørket at draugen viste seg, og det krevde erfaring og evner å fortolke disse varslene.

Draugfortellinger som varslet uvær kunne være knyttet til spesielle steder. I fortellingen Skrømt ved sjøen sies det: *Når draugen kommer til syne, varsler han den vind som han har satt livet til i. Også mine gamle foreldre har fortalt at de ofte så ham der på et sted på Gargo, og når de så ham, skjønte de at nu blir det vestenvind.*<sup>812</sup> Draugen fremstår her som et tegn tilknyttet stedet. Draug pluss sted varslet vestavind, det vil si det var noen tegn som kunne fortolkes som draug som varslet vestavind som var farlig på dette stedet. Det sies ingenting her om hvordan draugen fremstod. Henriksen har en informant som beskriver hvordan draugen kunne sees på himmelen som en slags opptrekksskyer.<sup>813</sup> I to fortellinger som er knyttet til Sørøysundet, får vi en nærmere beskrivelse av draugen. I "Draugen varsler uvær"ror fiskerne i stilla og mørke og får øye på en båt som ror ved siden av dem, tre mann uten hoder.<sup>814</sup> Her er det en gammel mann som konstaterer at dette er drauger. Fiskerne tenner opp i gruegryta for å kaste ild på draugene, og de søker nødhavn umiddelbart for å unngå det ventede uværet.<sup>815</sup> I fortellingen *Møte med en draugbåt* kommer ei skøyte på tur sør gjennom Sørøysundet for motor. Utenfor Hasvik, sør i Sørøysundet kommer det fra Stjernøy-sida tre mann i en treroring. Alle rodde *andror* (med ansiktet framover), med kurs mot Hasvik. Mennene i skøyta senker farten for å se nærmere på karene, men båten vender bort fra dem. Også her er det en gammel mann, høvedsmannen, som forstår hva som er på ferde. Det er litt over midnatt og han gir straks beskjed: *Sett full fart på maskinen! Der kommer sikkert en svær storm.* Det begynte å blåse ut Alta (dvs. sydøst gjennom Stjernesundet og Rognsundet), og de heiste også seil til hjelp. Skøyta kom seg gjennom Loppesundet før vinden ble alvorlig. Over Kvænangen *...blev vinden svært sterk og det blev rokk*, så de la seg i ro i Lauksund til været roet seg. Høvedsmannen sier på slutten av fortellingen: *Jeg skjønte nok at der kom en svær storm, da draugene hadde oljeklær og sydvest på hodet.*

<sup>812</sup> Qvigstad 1929:391, nr 108, variant 1, bind II

<sup>813</sup> Henriksen A., 1997:128-129

<sup>814</sup> Qvigstad 1929:67, nr 147, bind VI

<sup>815</sup> Qvigstad 1929:31, nr.134, bind VI

Begge fortellingene knyttes til et område som grenser til Lopp havet, hvor den ene treroringen markerer nettopp overgangen fra innaskjærs eller nærmeste havn til det mer åpne Lopp havet. Begge fortellingene er en advarsel mot å fortsette utover. Motorskøyta øker farten og skynder seg over, mens den andre båten finner nødhavn. Treroringen kommer i tillegg roende fra den sida vinden begynner å blåse, fra sydøst. En slik markering blir også beskrevet av pedagogen Jens Ivar Nergård i boka *Det skjulte Nord-Norge*. I en fortelling om Gufithar (en underjordisk) er det nettopp måten Gufithar beveger seg på fra vest mot øst som gjør at reindriftssamen "...forstår dette som et varsel om urolig vestlig vær".<sup>816</sup> Varslene synes dermed å stå i nær sammenheng med værtegn, men fremstod som symbolfigurer. Figurene viste seg i forkant av faren og kunne dermed være til hjelp og advare fiskerne – hvis man forstod varselet.

I "Draugen stanser båten" knyttes fortellinga til Lyngstua. Mannskapet på en firroring opplever at båten på et tidspunkt ikke *...gikk frem: den stod stille, selv om de rodde nokså sterkt.* Det opplyses om snø og snøfokk. For å få "trollet" til å slippe taket går en mann i bakkotten og skiter. Båten slapp løs og de kommer seg forbi Lyngstua og *... da kom nordvesten, tykk og svært sterk.* De holdt inn Lenangen, men var ikke kjent og knuste båten mot land.<sup>817</sup>

Fortellingen sier dermed også noe om Lyngstua og vanskelige strøm og vindforhold som kunne oppstå rundt dette neset. I fortellingen får de svært dårlig vær når de runder; muligens ligger det underforstått at fiskerne

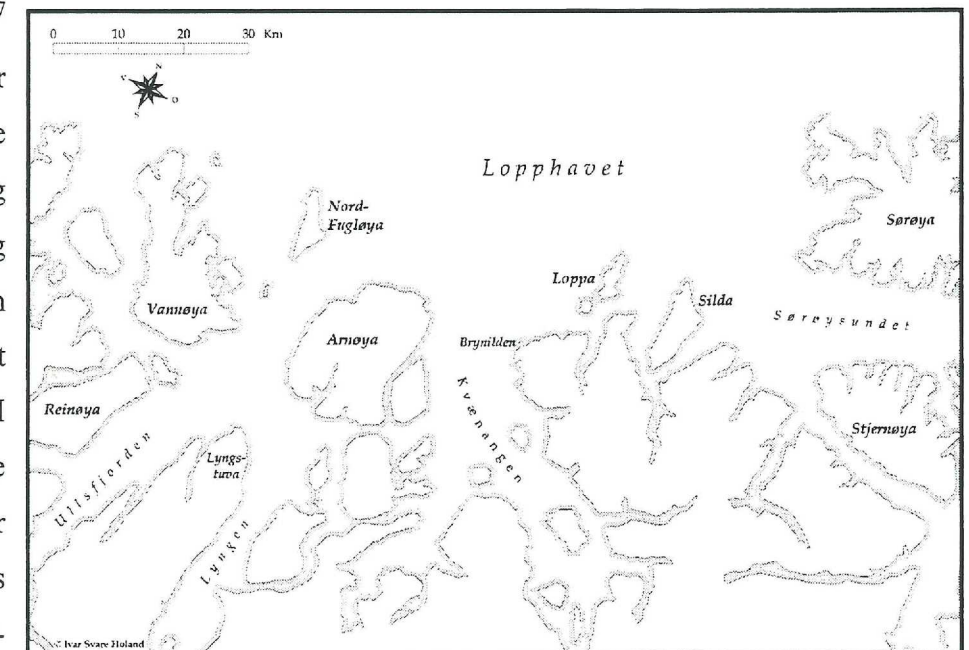


Fig. 22 Område rundt Lopp havet

<sup>816</sup> Nergård 1994:121

<sup>817</sup> Qvigstad 1929:35, nr 135, bind IV



burde ha forstått at draugen varslet nettopp dette været. Det var allment kjent at nordvesten graver opp stor sjø fra det åpne havet. Det å komme rundt Lyngstua kunne ha vært ansett som mer farlig enn å ferdes inne i fjordene.

Henriksen forteller at draug-fortellingene i hennes materiale ofte er knyttet til å "se" draugen ut mot Lopp havet i ytre delen av Kvænangen.<sup>818</sup> De foregående fortellingene markerer dermed grensene til Lopp havet; Kvænangen/Brynilden, Lyngstua og Sørøysundet. Se figur 22<sup>819</sup>. Lopp havet ble betraktet som et farlig område og fortellingene ble knyttet til overgangen til dette havstrekke.

### Båra, draug og mainnskit

Draugfortellingene ble også knyttet til båten under seilas, eller under fiske. Disse fortellingene synes å være nært knyttet til grenser på ulike måter. I en fortelling fra Træna er en fisker ute på sjøen alene. Mens han fisker får han øye på noe svart som kommer mot båten, noe som viser seg å være draugen. Skapningen *legger labbene på ripa* og mannen blir redd og truer med å slå han i hodet med "skåttålen".<sup>820</sup> Dette gjentar seg tre ganger til mannen roper ...*vess du ikkje dræg dæ uinna slår æ ein gong tell, å då lægg æ ikkje tonga imeilla.*

Det var en alvorlig sak når draugen viste seg. Han stod i nær tilknytning til døden (se også kapittel 4.2.3) og ved å se på hva som ofte kunne representere døden for mannen i den virkelige verden skal vi se hvordan symbolet kan forstås. I kapittel 4.2.3. så vi at draug og bære hang nært sammen; enten var draugen i båra, eller man kunne se ham som en metafor for båra eller døden i båra. Ved å se draugen her som en metafor for ei farlig bære, - en "brækkar" eller et "søkkkan" får dette en konkret dimensjon. Draugen blir beskrevet som noe svart, og ei svart bære er ei bære som ikke bryter, ei bære uten skum. Ei svart bære stikker seg opp ved båten, se figur 23,<sup>821</sup> kan passe med noe en informant kaller "ogjærd".<sup>822</sup> Dette beskriver han som uryddig sjø hvor det plutselig kan stikke en bølgetopp opp ved båten. ...*sjøen blir hol og*

<sup>818</sup> Henriksen, A. muntlig

<sup>819</sup> Figur 22, kart utarbeidet av Holand 2003. © Ivar Svare Holand. Vedlegg VIII

<sup>820</sup> Harpunen til å stikke brugde med Mo 1957:38

<sup>821</sup> Figur 23, foto Sæther 2003. Vedlegg VIII

<sup>822</sup> Yttersidan, hos Eldjarn/Godal 1988:79

*lagar seg til for å bli ein bordfyllar.*<sup>823</sup> En bordfyller var på grensen av hva en båt kunne tåle av sjø om bord. Mannen forsvarte seg med å slå, noe fiskerne også gjorde med slike bårer. *Det var slike sjøar ein stakk årene inn i for å få dei til å*



*bryte frå seg før dei kom borttil.*<sup>824</sup> Det finnes flere

Fig. 23 Fembøringen Draugen og båra

eksempler på at fiskerne gjorde dette. Det ble fortalt om kasting av for eksempel fiskehoder, for å få båra til å bryte utenfor båten.<sup>825</sup> Når handlingsparallellen er så tydelig, kan man draugen fremstå som en metafor for båra. Dermed blir draugen eller døden i overført betydning plassert i båra. Båra var en farlig utfordrer som kunne medføre døden, og fortellingen beskrives dermed en spesiell vær-situasjon hvor sjøen blir urolig, og fortellingen ender med at det blir uvær.

En annen måte å holde draugen utenfor på, var ved hjelp av "mainnskit". Denne merkelige koblingen kan godt forklares med magiske sammenhenger, men vi kan også se det i et symbolfortolkende perspektiv. Det synes å være en sammenheng mellom å gjøre ...*ærenan..* og å beskytte seg mot ...*vondt på turen.*<sup>826</sup> Dette ble også koblet til det å holde draugen ute av båten: *Når dei hadde gjort fast jekta i land, så gjorde dei ærenan sine på enden av jekttrossa. Då tordest ikkje draugen koma og løysa på knuten.*<sup>827</sup> Draugen skydde altså "uvøla"<sup>828</sup> og *Gamal-Johan i Børjan [ ] brukte alltid å ha en tørka mannelort med i båten når han rodde på sjøen.*<sup>829</sup> Det synes derfor å være en klar sammenheng mellom troen på det "onde" og

<sup>823</sup> Yttersidan, hos Eldjarn/Godal 1988:79

<sup>824</sup> Yttersidan, hos Eldjarn/Godal 1988:79

<sup>825</sup> Gamst 1967:51

<sup>826</sup> Mo 1957:109

<sup>827</sup> Mo 1957:109

<sup>828</sup> Strompdal 1996:137-8, nr. 21

<sup>829</sup> Strompdal 1996:123



mannelortens magiske kraft. Vi skal se nærmere på en del andre fortellinger hvor det er mulig å se dette i et mer praktisk perspektiv.

I en fortelling fra Velfjorden får vi høre om en mann som er ute og ror hvor vinden øker på. Samtidig blir båten så tungrodd at det ...*vart mest uråd å koma seg fram, båten vilde berre til havs.*<sup>830</sup> Båten var tydeligvis kommet ut av balanse, og ...*med eitt fekk Johan sjå at det sat ein framand mann i etterskuten på båten; då skynta han at det var draugen han hadde fått om bord.*<sup>831</sup> Johan ble skremt, ...*men var heppen nok til å kunna gripa til den einaste råda han visste, han fekk sleppa litt vind. Då bykste draugen i hav, berre så grønålen stod etter; "arbeidsstøv" rømer han alltid for.*<sup>832</sup> Det er ikke langt fra å slippe en vind til det å ta et krafttak, noe som kommer mer fram i fortellinga *Per Johannesso og draugen*. Her var Per ute og rodde i ei jolle som etter hvert ble så tung at han ikke kom av flekken. Han ble skremt, forsøkte å be Fadervår og ellers andre råd, men ingenting nyttet. *Då slapp det ein vind for honom, og borte var draugen, det var berre eit plask i sjøen med det same han før. Men Per var så utmasa, at det var berre såvidt han nådde land.*<sup>833</sup> Her er det nær sammenheng mellom møtet med draugen, å slippe en fjert og det å bli sliten. Hvis draugen også her representerer sjø om bord, er det fort gjort å slippe en fjert ufrivillig hvis man auser alt man orker. En bettafylt båt var på grensen til å forlise og da kunne man ikke porsjonere innsatsen.

I fortellinga "Draugen som blindpassasjer", kommer det også en draug om bord. Her blir båten framtung og det er en høy draug – like høy som framstevnen som har lurt seg om bord. Stedet er Vågsfjorden sør for Senja, som er brei og ligger åpen mot havet i nordvest, slik at sjøen fort bygger seg opp. Høvedsmannen ...*leste dei orda han hadde lært, men det nytta ikkje. Dei måtte ha ei anna råd. Han gjorde frå seg i bordauskjæret og langa det til framkaren som drefsa innhaldet over draugen. Draugen før over ripa og borti havet, og dei såg han ikkje meir.*<sup>834</sup> Her blir mannelorten kastet direkte på draugen og viser seg å være mer effektivt enn magiske ord. I fortellinga blir en mulig praktisk situasjon omskrevet: under hard ausing med både linestamper og annet "braut de ut sjø" og at det kunne komme både arbeidsstøv og muligens andre ting er nærliggende. Hvis mannskapet hadde døden om bord i

<sup>830</sup> Strompdal 1996: 136, nr. 18

<sup>831</sup> Strompdal 1996:136, nr. 17

<sup>832</sup> Strompdal 1996:136, nr. 17

<sup>833</sup> Strompdal 1996:136

<sup>834</sup> Brox 1970:40

form av vann til ripa var det helt nødvendig å ta ut det ytterste av krefter. Fortellinga kan dermed være en humoristisk omskriving av noe som kunne skje i en verst tenkelig situasjon. Humoren blir knyttet til mannens kontroll over situasjonen, mens det i virkeligheten handler om mangel på kontroll. Likevel står mannen igjen som helt, fordi han evner å ta ut de ytterste av krefter og det var mannskraft og handling som gjaldt. Høvedsmannens handling kan forstås som en hyllest til å kunne ta i til det ytterste ut over hva kroppen egentlig klarer. Slik berget man seg fra døden. Andre fortellinger vektlegger Guds ord som effektivt botemiddel mot draugen.<sup>835</sup>

Draugen representerte døden på havet som synonym for bære og som markering av båtens grense i forhold til sjø ombord. Dermed representerte draug om bord grensesituasjoner som truet båten, samtidig som strategiene som kunne benyttes ble vevd inn i fortellingene.

#### Draug og utfordring av styrke og status

Vi så i skårungens møte med draugen at det var en innvielse til voksenlivet å lære seg å takle og tyde denne skapningen. Blant de voksne fiskerne kunne draugfortellingene ha blitt benyttet for å markere feighet eller å kritisere maktstrukturen i båten.<sup>836</sup> Dette skal vi se nærmere på i de følgende fortellingene.

De klassiske draugfortellingene som handler om at årer ikke fikk ligge i fred må ha vært ansett som et elementært problem. Orden i båten var det nødvendig å gjøre en skårunge oppmerksom på, men ikke erfarne fiskere. Når slike fortellinger ble fortalt om konkrete båter eller personer kunne de like gjerne peke mot sosiale problemer eller drøfting av makt og hierarki i båten. Alt etter hvem som fortalte kunne fortellingene være rettet mot mannskapet, hvor høvedsmannen ikke syntes de holdt den orden de burde, eller de kunne si noe om høvedsmannen, eller noe om selve båten.

Dette kommer godt frem i tre fortellinger som alle handler om høvedsmannen *Karva-tobakk*. Den første fokuserer på at *Karva-tobakk* har fått tilnavnet fordi han var så gjerrig og alltid bad andre om tobakk. Draugen begynner å husere i båten hans og mannskapet forteller det til han. Når *Karva-tobakk* får jagg draugen av gårde: *Han hørte da op å be om karva-tobakk; han*

<sup>835</sup> Strompdal 1996:137

<sup>836</sup> Hauan 1999:39 og Hauan og Karlstad 1997:34-45, drøfter dette temaet og draugens mangetydighet



skjønnte at folk kalte ham så, siden draugen gjorde det.<sup>837</sup> Den neste fortellingen lar *Karva-tobakk* skjønne det samme, men han får likevel jaget draugen og markert seg som den sterkeste.<sup>838</sup> Den siste fortellinga har det vanlige forløpet med å jage draugen, men så ble det uvær og *Karva-tobakk* kom opp i bua igjen med problemer med å snakke. Hovedsmannen hadde da hatt en sterk opplevelse – en nærhet til døden som i fortellingen gjør mannskapet bekymret for å forlise. Dette stiller spørsmål ved hovedsmannens evne til å ivareta båten. I fortellingen tar *Karva-tobakk* avstand fra dette og de reiste av gårde og ingenting skjedde.<sup>839</sup> Han var fortsatt i stand til å ivareta sitt ansvar.

Når hovedsmannen får jaget og overvunnet draugen får han markert sin kunnskap, rådsnarhet og handlekraft. Draugen blir i fortellerverdenen en aktiv motstander som utfordrer mannen. Fra sin innvielse som skårunge fortsetter altså forholdet mellom mann og draug, og ved å lese mange draugfortellinger får vi et oversyn over en slags drøfting om grenser. Draugen kunne skremme fiskerne ved å vise seg, og fortellingene kunne vise ulike strategier for å verge seg. I *Draugen i fiskerbåten* fortelles det om en mann som plages av draugen. Her sier draugen i klartekst at ...*denne båten kommer ikke mer på disse lunnene*. Når mannen om vinteren drar til Lofoten, synes mannskapet hovedsmannen oppfører seg merkelig. Hovedsmannen drar på land når det blir vind, og er mer redd enn han var før. Hovedsmannens forsiktighet gjør at båten berger fra forlis så vidt, og i en drøm sier draugen: *Takk til at du var så forsiktig at du ikke torde seile!*<sup>840</sup> "Feigheten" og forsiktighet ble belønnet med overlevelse og forsvart i fortellingen selv om det var utenfor vanlig praksis. Fortellingene kunne dermed være et sted å drøfte feighet, sosiale maktstrukturer og måter å forsvare seg mot døden på.

Det blir ofte henvist til kappseilinger med draugen, som seilte i en halv båt. Slike fortellinger har ikke vært så lette å finne. Det nærmeste jeg kom var Niccolaisens beskrivelse av draugen som viste seg i en halv båt.<sup>841</sup> Kappseilas med draugen finnes i fortellingen *Draugen hevner seg*,<sup>842</sup> men det nevnes ingen halv båt. Imidlertid nevnes det at hovedpersonen Erik lar seg lure av overmot og kappseiler med en båt i fem klørs vind. Han mister begge sønnene sine

<sup>837</sup> Qvigstad 1928:377, nr. 100, variant 2, bind II

<sup>838</sup> Qvigstad 1928:379, nr. 100, variant 3, bind II

<sup>839</sup> Qvigstad 1928:379, nr. 100, variant 4, bind II

<sup>840</sup> Qvigstad 1929:27, nr. 131, variant 4, bind IV

<sup>841</sup> Nicolaisen 1879-87, 1899

<sup>842</sup> Qvigstad 1928:381, nr.102, bind II

under seilassen. Å kappseile med draugen må sammenholdes med alt fokuset på å renne på båra og det å beholde "sæggelfestet". I det farligste været var nettopp det å kappseile med båra det som var farligst. Båra kunne bryte inn bakfra, den kunne få båten til å skjære seg hvis man kom forkjært inn å den, og kom man opp i for stor fart kunne båten renne på samme båra og få så stor fart at den mistet styringa og "renne laus"(se kapittel 3.3.) Å kappseile med draugen kunne dermed være å kappseile med båra. Døden lå i båra også her.

Forholdet mellom mann og draug var mangfoldig. Draugen ble ofte forbundet med det onde, men han var også en potensiell hjelper. Ved å kjenne denne skapningen og måten han kunne opptre på, var det mulig å lese tegnene – varslene om forlis og død. Dette gav en ekstra oppmerksomhet rundt tegn som kunne knyttes til værforandring. Fortellinger om draugen var da også knyttet til spesielt utsatte steder som overgangen til Lopp havet, passeringa av Lyngstua og lignende. Tilknyttet stedene og varsel om vær var draugen dermed en markør for grensesituasjoner på stedet eller i forkant av farlige værforandringer. Underveis var det fare for at draugen kunne komme om bord. I båten markerte draugen *båtens* grense. I symbolikken mellom mannelort og draug er det ripa som blir markert ved at mainnskiten slippes utenfor, eller på tauet mellom båt og land. Det er ripa draugen ikke skal komme over. I tillegg kan det å ha med en tørka mannelort danne et symbolsk rom som beskytter båten mot draugen. Det er en svært forbindelse mellom båre og draug og draugen representerer tydeligvis en omskriving/metafor for den dødelige båra, den som senket båten. Det var når båten fyltes med sjø at draugen hadde kommet om bord.

Styrken i mannelorten kommer tydeligst frem når vi ser den praktiske koblingen mellom hardt arbeid helt på grensen av den menneskelige yteevnen og det å slippe en fjert – eller en lort. Mannens forsvar lå i det å kunne presse seg selv kroppslig til å få ut "austeren" så fort som mulig. Det var på denne måten han kunne berge seg. Språklig "forflytter" lorten seg fra et konkret praktisk nivå til et symbolsk konnotativt nivå.<sup>843</sup> Denne "forflytningen" kunne godt ha vært kjent. Grenseerfaringer var noe svært mange opplevde. Den symbolske måten å snakke om dem på gav mulighet til å "drøfte" forholdet mellom mann og draug - mannen og døden. I tillegg kunne utfordringen mellom det å være feig, forsiktig eller overmodig kontinuerlig drøftes mellom mannfolkene ved å knytte fortellingene til ulike båter,

<sup>843</sup> Et såkalt denotativt nivå, Hjelmlev hos Olsen, B. 1997:180, se også kapittel 2.2.2.



høvedsmenn og mannskap. I den symbolske dimensjonen kunne man forsvare sine egne valg eller kritisere høvedsmannens valg. Rivalisering og posisjonering kommer til syne mellom det helteaktige i å være en god seiler og det å være feig eller å mislykkes og dermed tape kampen mot draugen. I dette symbolske "rommet" - i fortellingene ble strategier og idealer "drøftet" med stor variasjonsmulighet. Hva skulle man gjøre i møtet med døden? Når skulle man kjempe og når skulle man gi opp?

### 5.6. Oppsummering

Nordlandsbåtens rom ble grunnlagt i mannskapets struktur med høvedsmann og halskar som de to viktigste personene. Ellers var mannskapsrollene knyttet til antall årer om bord og råseilets funksjon. Med den nye storfembøringen gikk man over til en båt som var mer spesialisert for seil enn for årer. De nye åtringene beholdt den tidligere struktur og funksjon. Høvedsmannen la stor vekt på ferdighet og kunnskap når han rekrutterte mannskap. Like mye som mannskapet ønsket å være med en dyktig høvedsmann. Det ble forventet at man kjente roller og arbeidsoppgaver om bord og behersket dette på det vi i dag kan kalle et automatisert nivå.

Vinden var en kraft som man skulle kjenne godt og beherske og det å være dyktig ble knyttet til å presse grensene for båten "på ekte karravis". Imidlertid var det ikke akseptert å overvurdere seg selv, og manglende ferdigheter ble klart påpekt. Det kunne være en motsetning mellom prester og andre øvrighetspersoners syn på hva som var dyktighet og fiskernes egne oppfatninger av dette, i tillegg til at dyktighet kunne komme ulikt til uttrykk fra person til person. Båtens rom ble konstruert ut fra disse dyktighetskravene og den praksis som til en hver tid rådet innenfor fisket. Hva som ble ansett som et akseptabelt rorsvær kan se ut til å ha vært i endring i siste halvdel av 1800-tallet ikke minst på grunn av liberaliseringa av fisket og økt konkurranse gjennom økt deltakelse i fisket.

De klareste grensene kom tidligst til syne på kryss. Manglende framdrift og sjø som slo inn i båten var båtens svakhet. Når man så dreide unna vinden var det tydelig at dette var båtens sterke side som ble benyttet som en hovedstrategi mot fare. Bare vinden kom bakfra var det lett å komme tilbake til land hvis forholdene ellers var gode. Denne strategien ble også benyttet hvis det ikke lot seg gjøre å vende tilbake til land der man hadde tenkt, eller hvis uværet kom brått på. Unnavindsseiling gav mulighet for de største seilmessige prestasjonene,

og det å være dyktig seiler ble knyttet til denne situasjonen – det "å holde" en båt. På et tidspunkt møtte fiskerne også her båtens grenser hvor det "å renne laust" var det de fryktet mest. Beretninger vitner om stor beherskelse av båten og kjennskap til dens styrke og svakheter. Dyktighet og mannlig kraft ble benyttet som en hovedstrategi for å beherske båtens åpenbare sårbarhet. Båten ble klart benyttet på grensen av hva mannskapet kunne klare, og det var en ferdighetsmessig krevende båt.

Den største sårbarheten synes å ligge i at båten var åpen. Trusselen om for mye sjø om bord var hele tiden til stede, selv i noenlunde bra vær. Båra kunne være uforutsigbar, det var viktig å holde den utenfor med kraft om nødvendig – døden skulle auses ut igjen. En del fortellinger viser også hvordan fiskerne på et tidspunkt måtte gi slipp på kontrollen, hvor naturens krefter ble for store og de bare gav seg over og lot det "stå tell".

Draug og draugfortellinger opptrer i mange sammenhenger og med mange temaer. I hovedsak kan vi se på draugen som en markør for fare, en grensemarkør. Han kunne både varsle i forkant, og opptre i konkrete situasjoner med båten. Fortellingene kunne fungere som "markrører" av farlige steder i landskapet, men også markere erfaring, kunnskap og graden av oppmerksomhet som skulle til for å kunne forutse og forstå slike tegn. Der døden kunne komme kunne man se draugen. Dette var steder, situasjoner og værforhold som var kjente og uttalt farlige. Fiskerne selv sa ofte at det var båra som fylte båten. Når man så valgte å omtale denne situasjonen i en symbolsk fortelling kunne fortellingen ha ulike funksjoner. For den mindre vante kunne draugfortellingene markere det konkrete. For de mer erfarne kunne draugen opptre som markør av konflikt i diskusjoner om makt og kunnskap. Man kunne rette kritikk mot høvedsmann og mannskap ved å rette draugfortellingene mot den aktuelle båten eller konkrete personer. Man kunne også antyde feighet ved å fortelle om at voksne menn ble skremt av draugen i fjæra.

Når forliset var et faktum var det flere strategier som ble benyttet. Det var om å gjøre å få trødd båten rundt slik at steinen/ballasten trillet ut og mannskapet fikk et flytemiddel. Så var det å komme seg på hvelvet og holde fast på flest mulig slik at de kunne berges. Og det ble foretatt mange berginger, noen helt uten fare siden været ikke nødvendigvis var så dårlig, mens andre redninger er utrolige beretninger om ferdigheter og innsats langt utover det fattbare. Det er også utrolig sett fra vårt moderne perspektiv at så mange i det hele tatt kom fra



slike opplevelser med livet i behold, uten redningstjeneste, flytevester og nødpeilesender. For oss må det si noe om det ferdighetsnivået som fiskerne på den tiden hadde. Det var også under bergingssituasjoner de største heltefortellingene ble skapt. Å seile over kvelvet var den ultimate bragd, så finurlig fortalt at det vanskelig lar seg gjøre å finne ut av om dette virkelig skjedde. For oss kan det si noe om hva som måtte til for å bli helt i dette fellesskapet.

## 6. Forlis og årsaker til endring ?

Sundts engasjement i de store forlistallene hadde utgangspunkt i at han mente en del av allmuens problemer skyldtes manglende kunnskap.<sup>844</sup> Sundt var svært opptatt av fremskritt og mente det var en oppgave for myndighetene å opplyse og påvirke befolkningen i riktig retning.<sup>845</sup> Han var bekymret for at de nordnorske fiskerne ikke tok nok ansvar for sin egen dødelighet,<sup>846</sup> og stilte spørsmål som: *Svarer hjelpsomheden til nøden?*<sup>847</sup> I 1863 skriver han at: *I det hele taget finde vi altså en stærk modsætning mellem det dygtige sømandskab, så længe båden er på ret kjøl, og den rådvildhed og uvirksomhed, som hersker, når den er hvælvet.*<sup>848</sup> Han var altså bekymret for at fiskerne ikke hadde vilje eller evne til å berge seg og andre når ulykken først var ute, og så ikke bort fra at *...de plutselige dødsfald..* kunne tilskrives folk selv og deres uforsiktighet.<sup>849</sup> I 1855 rettet han søkelyset mot fiskernes bruk av råseilet. Han mente dette kunne være en av årsakene til de mange forlisene, noe som kunne bedret seg hvis sneiseilsriggen ble tatt i bruk.<sup>850</sup> Han oppfordret også nordlendingene til å vurdere den nye listerbåten *...hvad han efter Overveielse og Prøve muligens fandt at være bedre.*<sup>851</sup> Kort kan Sundts spørsmål sammenfattes til å handle om allmuens dårlige teknologi, manglende kunnskap eller ferdighet og en negativ hjelpeløs mentalitet. Dette mente Sundt kunne skyldes tradisjonen og er noe av grunnlaget for det som av og til fremkommer om nordnorske fiskere i en del sammenhenger.

Sundts arbeid er svært og jeg har ikke en gang forsøkt å sammenfatte det på en tilfredsstillende måte.<sup>852</sup> Han endret også syn på en del ting etter sitt besøk i Nord-Norge i 1863.<sup>853</sup> Spørsmålene hans var et viktig initiativ for å belyse årsakene til forlisene, men jeg stiller spørsmål ved i hvor stor grad han fant årsakene og om det hadde med nordnorske fiskeres fortsatte bruk av nordlandsbåt og råseil å gjøre. Jeg ønsker først og fremst å diffrensiere synet på dette årsaksforholdet og håper å bidra til økt forskning på feltet. Årsaker

<sup>844</sup> Grande 1996:202

<sup>845</sup> Grande 1996:203

<sup>846</sup> Grande 1996:203

<sup>847</sup> Sundt i *Folkevennen* 1861, hos Sundt 1976:4

<sup>848</sup> Sundt i *Folkevennen* 1863, hos Sundt 1976:90

<sup>849</sup> Sundt 1975:112 hos Grande 1996:205

<sup>850</sup> Sundt i *Om dødeligheden i Norge* fra 1855, Sundt 1975:123 hos Grande 1996:206

<sup>851</sup> Sundt i *Folkevennen* 1861, hos Sundt 1976:4

<sup>852</sup> Jeg forholder meg til Sundt 1976 *På havet*, i tillegg Grande 1996, Fulsås 2001, 2002, 2002, Klepp 1986

<sup>853</sup> Sundt 1976 i innledning



til forlis kunne fremstå forskjellig, for fiskere som befant seg i situasjonen eller Sundt som problematiserte forholdet ut fra et statistisk materiale. Når fiskerne synes å ha hatt en motstand mot overgangen til sneiseil og listerbåt i perioden fram mot 1890-1900, hvilke argumenter benyttet de? Når overgangen så var et faktum, hva ble det begrunnet med?

### 6.1. Fiskernes mening om årsaker til forlis

Gjennom 58 forlisberetninger skal vi se hva som blir uttalt av fiskerne selv. Beretningene er ført til pennen av oppsynsbetjenter og lar etter min mening fiskerne komme til orde. Det er lite nedvurdering og aldri snakk om draug eller annet folketrosmateriale i denne sammenheng. Det er vanskelig å slå fast om det er fordi oppsynsbetjentene lar vær å beskrive det, eller om fiskerne selv hadde ulike arenaer hvor de benyttet ulike språk og forklaringer på forlisene. Jeg velger å tro at det siste. Rapportene er opptatt av hva vitnene sier om hva som gikk galt. Jeg har behandlet svarene ved å se dem som årsaksforhold som fiskerne selv kunne overskue. Når jeg har talt dem opp, er de likevel i så liten skala at fiskerne ville hatt mulighet til å overskue det jeg har funnet ut.

Av de 58 blir det i 25 forlis forklart at båten forliste fordi den ble fylt av en brottsjø.<sup>854</sup> 11 av forlisene hadde med seilingen å gjøre; med alt fra bakslag, fallvind, for dårlig styring eller ukyndighet/feil handlinger.<sup>855</sup> Tre forlis skjedde på grunn av kollisjon,<sup>856</sup> to skjedde usett og en velta på toppen av en bølge.<sup>857</sup> De resterende forlisene hadde et noe uklart årsaksforhold.

Som vi så i kapittel 5, var de åpne båtene svært sårbare for å bli fylt av sjø under fisket eller seilassen. Det er også den hyppigste forlisårsaken i dette lille tallmaterialet. Det som også er interessant er at i to av tilfellene hvor man ikke visste hva som hadde skjedd hevdet fiskerne at den mest sannsynlige grunnen var at båtene hadde blitt fylt.<sup>858</sup> Når det gjelder temaet manglende ferdigheter og slurv, er det interessant å se hvordan fiskerne forholdt seg til dette. Forventningen om at enhver skulle mestre sine oppgaver i båten godt ble klart uttrykt i beretningene. Det påpekes feil som blir fremstilt som elementære. I en beretning fra 24.mars

<sup>854</sup> Vedlegg I Nr. (1), (2), (3), (9), (11), (12), (13), (15), (20), (21), (22), (23), (24), (27), (28), (30), (31), (34), (36), (38), (44), (45), (48), (51), (52)

<sup>855</sup> Vedlegg I, Nr. (7), (8), (24), (25), (26), (33), (39), (53), (55), (56), (57)

<sup>856</sup> Vedlegg I, Nr. (8), (43), (47)

<sup>857</sup> Vedlegg I, Nr. (4), (29), (40)

<sup>858</sup> Vedlegg I, Nr. (40), (58)

1894 fortelles det om høvedsmannen Lars Mikkelsen som pleide å la sønnen styre fembøringen, mens han selv beholdt kommandoen.<sup>859</sup> Det var vest-sørvest frisk vind, verken spesielt sterk eller særlig sjøgang. De hadde to klør og seilte bidevind. Da en sterk vindrosse nærmet seg og båten begynte å krenge ropte halskaren bakover: *Kor e dæ me dåkk! Har dokk ikke skaut og brase løst?*<sup>860</sup> Ropet ble gjentatt uten at noe mer ble sagt eller gjort. De fire bak i båten var som paralyserte. Båten la seg over og halskaren ropte: *Gud trøste meg! seila dåkk båten over.*<sup>861</sup> Båten la seg over og fyltes. De fire bak forsvant, mens de to framme berget. I skyldspørsmålet påpekte de to overlevende at om nødvendige rutiner hadde blitt overholdt, kunne forliset ha vært unngått. *Det vakte halskarenes forundring at denne alminnelige forsiktighetsregel ikke blei fulgt, og årsaka hertil kan de ikke fatte.*<sup>862</sup> Feil skjedde, men slike elementære feil var uforståelig.

I en annen beretning hvor det var satt tre klør på tur på land med øst nord-øst storm i ryggen, blir det stilt spørsmål ved dyktigheten *...kollseglinga ville vært unngått dersom båten hadde blitt styrt opp mot vinden, og det hadde blitt stukket i skautet da vindrossa kom.*<sup>863</sup> Den som styrte omkom og dette ble uttalt av det gjenlevende mannskapet. Situasjonen kom i tilknytning til at de seilte i ureint farvann i dårlig sikt, og høvedsmannen overlot styret til en annen for å gå frem å sjekke leia. Å ikke gjøre en god nok jobb ble påpekt selv om personen nettopp hadde omkommet.

Uforsiktighet, uoppmerksomhet og feil ble påpekt på en direkte måte. Det synes ikke å være bare oppsynsbetjentens ord, selv om det nok kunne være hans uttalelser som refser halskarene ved påseiling *...uhellet kan kun tilskrives udugelighet eller uoppmerksomhet fra halskaren på den båten som seilte for babord halser.*<sup>864</sup> Det er heller ikke vanskelig å forestille seg høvedsmannens harme. Dette var halskarens oppgave. En streng dyktighetsjustis kommer frem blant fiskerne selv, i to beretninger hvor Anton Andersen Måsvær (24 år) var høvedsmann. I den første beretningen fra 27.januar 1899, forliser han og to omkommer.<sup>865</sup>

<sup>859</sup> Sørensen 1998:66

<sup>860</sup> Sørensen 1998:66

<sup>861</sup> Sørensen 1998:66

<sup>862</sup> Sørensen 1998:66

<sup>863</sup> Vedlegg I, Nr. (33), Sørensen 1998:72

<sup>864</sup> Sørensen 1998: 92

<sup>865</sup> Vedlegg I, Nr. (54), Sørensen 1998:107



Han forliser på nytt den 21. februar hvor en til omkommer.<sup>866</sup> Begge forlisene skjer på skarp bidevind, i kuling. Rundt to klørs vind hvor ei vindrosse kaster rundt båten begge gangene. Ingen av beretningene sier at han kunne lastes for forlisene, men i den siste beretningen blir det føyd til av oppsynsbetjenten: *At etter den alminnelige meining skyldes dette forliset ukyndighet i seilas hos Høvedsmannen.*<sup>867</sup>

Det er ingen grunn til å underslå at det forekom både dumdristighet, slurv og ukyndighet. Som i en beretning fra 8.januar 1886 hvor høvedsmannen med sin flunkende nye fembøring og bare to ungutter som mannskap seilte over Vestfjorden.<sup>868</sup> Vinden fra øst-nordøst ble for sterk og båten fyltes av en brekksjø og velta.<sup>869</sup> Med fullt mannskap kunne dette sannsynligvis vært unngått. Overlasting av båtene forekom også, og skyldspørsmålet blir påpekt i klare ordelag ...*båten var liten og overlasta.*<sup>870</sup>

Bare en båt velta på toppen av en bølge. Dårlig styring kunne medføre at man kom skjevt inn på bølgen slik at båten skar ut og veltet. Siden det bare forekom en gang i disse beretningene, kan det synes som om dette ikke var et stort problem. Vi så også i kapittel 5 at fiskerne var svært opptatt av å kunne styre en båt. Dette var en ferdighet enhver høvedsmann måtte beherske.

Et annet aspekt var at kjennskapen til området de fisket i var ulikt fordelt. Mange kom langveis fra og manglende kjennskap til lokale variasjoner kunne medføre folis. I beretningen fra 15.mars 1894 kommer en fireroms båt for nær et grunnbrott i Vågan og båten velter. Mannskapet blir fremholdt som ...*edruie og dyktige sjøfolk*, men de ...*visste ikke at det pleide å bryte rundt denne bøen når det var ekstra lav vannstand og høy sjøgang som det var denne dagen.*<sup>871</sup> Manglende lokal kunnskap kunne dermed være avgjørende, særlig de første sesongene i et nytt område.

<sup>866</sup> Veldegg I, Nr. (55), Sørensen 1998:108

<sup>867</sup> Sørensen 1998:108

<sup>868</sup> Vedlegg I, Nr. (1), Sørensen 1998:42

<sup>869</sup> Ibid, Sørensen 1998:42

<sup>870</sup> Vedlegg I, Nr ( 52) Sørensen 1998:94

<sup>871</sup> Vedlegg I, Nr (37) Sørensen 1998:79

Det kan ikke på noen måte hevdes at det var en generell skjødesløshet i forhold til å ferdes på havet. Fiskerne var engasjert i både egen og andres kunnskap og de hadde klare strategier for å takle de farene de utsatte seg for. Sundts engasjement kunne ha stimulert fiskerne til større forsiktighet, særlig med det fokuset som fra 1860 ble rettet mot å registrere forlis og årsaker. Men i forrige kapittel så vi det var sannsynlig at fisket ble hardere fra 1860 og fram mot 1900-tallet. Dette temaet trenger derfor flere og nærmere studier. I neste delkapittel skal vi se på fiskernes argumenter mot å gå over til sneiseil og listerbåt, og hvorfor de etter hvert likevel begynte å ta den i bruk.

## 6.2. Motstand mot endring?

I 1902 skrives det i Norsk fiskeritidende: *Hvor bliver fembøringerne af denne båttype ..som i så stor Mængde gjæstede havnene.*<sup>872</sup> Her skriver forfatteren O.N. ...*for ikke ret lang tid tilbake var denne Baadtype den dominerende: kun yderst sjelden saaes Baade af en annen Form.*<sup>873</sup> Nå ...*forsvinder den mere og mere, sjelden kommer nu en fembøring fra de gamle Baadbyggere.*<sup>874</sup> Det var da ca 40 år siden nordlandsbåt-reformen ble en realitet, litt over en mannsalder. Men det viste seg at nordlandsbåten som type, forsvant, men en størrelse; fembøringen.<sup>875</sup> Konkurrentene var de dekkede og åpne sneiseilsbåtene.<sup>876</sup>

### Overgang til sneiseil og listerbåt?

Omleggingen til sneiseil ble ikke fullført på Vestlandet før rundt 1870-tallet.<sup>877</sup> Både på Vestlandet og i Nord-Norge møtte denne overgangen samme problem; nemlig å kombinere råseilsskroget med en ny seiltype. Sneiseilene ble ifølge Thorsvik innført rundt 1870 på båter fra Hordaland hvor ...*ombyggingen av seilføringen på de små båtene gikk bra, men det var verre med de større båtene. De var for lange, grunne og smale når de skulle krysse seg fram, særlig når vinden var sterk og de måtte ta rev i seilene.* Disse problemene skyldtes ulik skrogfasong. Sneiseilet presset forskipet ned under seilas på alle vindretninger i motsetning til råseilet ... *som er løst i underkanten, og som har stor buk, løfter forskipet atskillig.*<sup>878</sup> Nordlandsbåtens spesialtilpasning til råseilsriggen gjorde at de ikke umiddelbart egnet seg for

<sup>872</sup> O.N. 1902:740

<sup>873</sup> O.N. 1902:741

<sup>874</sup> O.N. 1902:741

<sup>875</sup> O.N. 1902:752

<sup>876</sup> O.N. 1902:752-753

<sup>877</sup> Thorsvik 1952:7

<sup>878</sup> Thorsvik 1952:13



den nye riggen.<sup>879</sup> Dens skrog var optimalt tilpasset råseilet, noe som gav en svært god balanse i båten under seilas, særlig på unnavind. Sneiseilsriggen var hovedsakelig bedre på kryss og med et seilpress sideveis krevdes dypere båter med drektigere forskip og høyere ripe.<sup>880</sup> En del båter, da særlig åtringer, ble forsøkt tilpasset med forhøyet rekke/ripe, særlig åtringer.<sup>881</sup> Overgangen til ny rigg innebar imidlertid en så stor endring i balansen mellom seil og skrog at dette kunne gi uforutsette konsekvenser i hard seilas. Mange fiskere valgte av denne grunn å avvente, sannsynligvis av bekymring for sikkerheten. Det fremgår også av intervjumaterialet at dette var en diskusjon som gikk blant fiskerne om hvilken seiltype som var best.<sup>882</sup> De to riggtypene var altså to ulike teknologiske løsninger med ulike strategier som ikke umiddelbart lot seg tilpasse til samme båt. Sneiseilsbåtene hadde fokuset mer rettet mot bidevindsseilas og fiskerne var skeptiske til at den kunne berge like godt på unnavindsseilas. Et annet problem var at listerbåten sank ved kollsegling. En del fiskere regnet listerbåtene som *...bent fram farlig fordi båtene ved kullseiling gikk ned, og det var ikke anledning til å komme på hvelvet.*<sup>883</sup> Listerbåtens rekkekonstruksjon hindret steinen å trille ut, og forlis med to listerbåter i 1872 som kullseilte og sank bekreftet fiskernes oppfatning.<sup>884</sup> Dette stod i sterk kontrast til fiskernes strategi med å bruke båten som flytemiddel. Redselen for å bli liggende i vannet uten gjorde dem betenkt.

Seilmessig skulle listerbåtene være overlegne på kryss i trangt farvann.<sup>885</sup> Men det viste seg i regatta at fembøringene seilte fra sneiseilerne *...til og med i slik vind de siste skulle være overlegne.*<sup>886</sup> Dette kom av at fembøringene var kjent og mannskapet drillert som det ble påpekt under et foredrag på *Det nationale Baadstævne i Trondhjem* i 1896. Man hadde ikke tilstrekkelig *...øvelse i å behandle de nye båttypene.*<sup>887</sup> Å lære seg å beherske nye ferdigheter kunne ta tid. I en forlisberetning blir det under skyldspørsmål skrevet: *Ulykka skyldes mangel på kyndighet i å manøvrere sneiseilsbåt.*<sup>888</sup> Etter noen år endret situasjonen seg og lister- og

<sup>879</sup> Thorsvik 1952:14

<sup>880</sup> Thorsvik 1952:7

<sup>881</sup> Eldjarn/Godal 1990:131

<sup>882</sup> Lindrupsen, A., f. 1902, Tromvika, informant

<sup>883</sup> Thorsvik 1952:18

<sup>884</sup> Thorsvik 1952:18

<sup>885</sup> Thorsvik 1952:16

<sup>886</sup> Thorsvik 1952:17-18

<sup>887</sup> Jens O. Dahl, i Trondhjems Fiskeriselskaps årsberetning 1895-96: 62 hos Thorsvik 1952:17

<sup>888</sup> Vedlegg I nr. (50) Sørensen 1998:101

hardangerbåtene seilte fra fembøringene i regatta, bortsett fra på slør, hvor sneiseilerne ikke kunne hevde seg.<sup>889</sup> Også de nye båtene trengte øvede høvedsmenn og mannskap.

Når listerbåter og sneiseilsrigg ikke fikk gjennomslag på 1870-80-årene blir det av Erik Andersen ved Vikingskipshallen i Roskilde, fremhevet flere grunner. For det første mener han at de nye båt- og riggtypene ikke nødvendigvis var så gode som påstått.<sup>890</sup> Troverdigheten til regattaresultatene i Bergen, Stavanger, Harstad og Tromsø var ifølge han variable.<sup>891</sup> I en del regattaer lå nordlandsbåten lenge i forkant av sneiseilsbåtene fordi den teknisk og bruksmessig var optimalisert. Båtene var krevende å seile, men Andersen mener at det var stor innsikt hos mannskap og høvedsmenn.<sup>892</sup> De nye fembøringene og åtringene kunne beholde seilføringen lengre enn de gamle, de fikk økt lasteevne og større sjødyktighet.<sup>893</sup> På unnavindsseilas var de nye fembøringene *...intet mindre end formidable sejlere..* og gjorde svært god fart.<sup>894</sup>

Å gå over til listerbåter viste seg i praksis ikke nødvendigvis å være et enkelt svar på de høye forlistallene. Både kunnskaps-, bruks- og ferdighetsmessig stod listerbåt og sneiseil i motsetning til mange av strategiene nordnorske fiskere hadde utviklet gjennom mange år.

Det var ikke slik at fiskerne ikke vurderte den nye båttypen. Den ble tatt i bruk der de mente det var hensiktsmessig, ved for eksempel sildefiske. De var på ingen måte blinde normfølgere, men vurderte for og imot med å sette ulike prioriteringer opp i mot hverandre. I et område som Røst med trange sund som var krevende å krysse i for råseilerne, valgte fiskere å prioritere krysssegenskapene.<sup>895</sup>

I 1907 var det et likeså sjeldent syn å finne råseil-storgarnbåter i Lofoten, som det 25 år tidligere i 1882 var å møte fembøring med sneiseil.<sup>896</sup> Når det utviklet seg slik at fembøringen begynte å gå ut av bruk rundt 1900, hadde det ifølge Coldevin med at rammen

<sup>889</sup> Thorsvik 1952:18

<sup>890</sup> Andersen 1980:165

<sup>891</sup> Andersen 1980:165

<sup>892</sup> Andersen 1980:166,167

<sup>893</sup> Andersen 1980:168

<sup>894</sup> Andersen 1980:168

<sup>895</sup> Thorsvik 1952:14

<sup>896</sup> Thorsvik 1982:169



for denne båttypen var sprengt.<sup>897</sup> Det som i 1860 var mest moderne, var nå blitt en tung og uhåndterlig båt. Opp igjennom et trangt sund i motvind var den nesten umulig å ro, i alle fall hvis det var noe større sjø. Med den lange kjølen, den skarpe bygningen og råseilet var den stiv og tung å vende under seilas og hadde vanskelig for å krysse hvor farvannet var trangt.<sup>898</sup>

Åttringen derimot holdt seg lengre i bruk fordi den var ...meget skattet paa udsatte Steder f.eks. de mange aabne Finmarkshavne.<sup>899</sup> Forfatteren mener at: *Naar Fembøringen saa meget hurtigere har ligget under i konkuransen med de større Sneiseilsbaade, saa kommer det bl.a. deraf, at den kræver større Mandskab i Forhold til sin Størrelse end de siste.*<sup>900</sup> Dette blir også bekreftet av Væreier Albert Bernhoft fra Røst som hadde brukt råseilbåt i fisket i ca 30 år. Han hadde vært godt fornøyd med denne båttypen, men hvis han nå skulle valgt ...ville jeg foretrekke sneseiler, især hardangertypen. Denne er en fortrinlig seiler, stø under seil og lett å manøvrere. Den har dessuten den fordel at den er lett under årene, og i denne behøves langt mindre øvelse for å manøvrere enn i en råseilsbåt, som på grunn av sin lengde og især seilets form trenger en virkelig øvet hovedsmann.<sup>901</sup> Han påpeker særlig forskjellen i behovet for mannskap. I ...storm under trekning av garn kan 5 mann klare det samme arbeid på en hardangerbåt som 7 mann på en nordlandsbåt. På hardangerbåten trekkes garnene med seilet oppe, og det er aldri snakk om mer enn 1 mann til å andøve (holde båten i vinden), hvorimot nordlandsbåten utelukkende skal holdes mot vind og strøm med årer, og det behøves da 2-3 mann bare for å andøve båten.<sup>902</sup> En slik anbefaling måtte ha bidradd til å overbevise skeptiske fiskere.

### Endring av havneforhold 1870-1900 – problemer for store båter

I Lofoten forflyttet fisket seg fra øst til vest rundt midten av 1800-tallet. Den enorme økningen av deltakelsen i fisket gjorde at det etterhvert ble trangt om plassen.<sup>903</sup> Det største problemet, uansett om man fisket i Lofoten eller andre steder i Nord-Norge, var havneforholdene. 5. mars 1874 kom det fra Kabelvåg ...til Stortinget et av 39 opsettere

<sup>897</sup> Coldevin 1964:296

<sup>898</sup> Coldevin 1964: 296

<sup>899</sup> O.N. 1902:752-753

<sup>900</sup> O.N. 1902:753

<sup>901</sup> I en beretning etter Fiskeriutstillingen i London 1883 hos Thorsvik 1952:19

<sup>902</sup> Bernhoft, Albert: Beretning om stipendiereise til Den internationale Fiskeriudstilling i London 1883, I Nordlands Fiskeriselskaps arkiv, Bodø, hos Thorsvik 1952:20

<sup>903</sup> Leegaard 1914:435

undertegnet andragende om mudring i havnen og bygning av molo fra Stornakken.<sup>904</sup> Stedet hadde ca 400 innbyggere, mens antallet fiskere nærmet seg 2000 mann og havneforholdene utsatte betydelige verdier for fare.<sup>905</sup> 7. mai samme år kom det fra Flakstad herredsstyre en søknad om utbedring (oppmuddring) av Sundstrømmen.<sup>906</sup> 17. november 1874 sendte S. With fra Andenes en søknad anbefalt av Dverbergs kommunestyre til amtmannen i Nordlands amt om undersøkelse av havnen på Andenes.<sup>907</sup> Det var altså et uttalt ønske om utbedring av havneforholdene og det ble tatt initiativ av fiskere, væreiere, formannsskap og kommunestyrer for at slike utbedringsarbeider skulle komme i gang. Dette engasjementet spredde seg over hele Nord-Norge godt hjulpet av

sentrale styresmakter som anmodet havnedirektøren i perioden 1874-75 om ...en almindelig plan, som viste, i hvilken rækkefølge samtlige paatenkte arbeider langs kysten burde utføres efter havnedirektørens mening.<sup>908</sup> Havnedirektøren presenterte et utkast for havnearbeid i perioden 1874-1884.<sup>909</sup> Den politiske viljen og det lokale engasjementet oppsto noenlunde samtidig. I budsjettforslag for 1876-77 ble det fremmet ønske om en havnekommissjon ...som kunde befare kysten i hele dens utstrækning.. og 23. mars 1877 ble det besluttet at regjeringen skulle forelegge ...utkast til plan for havnearbeider, navnlig i fiskeridistriktene.. i neste eller påfølgende storting.<sup>910</sup> Det ble nedsatt en kommisjon,<sup>911</sup> og befaringsene i Nord-Norge ble gjennomført i 1877-78 og sammen med resten av landet forelå det fra kommisjonen 14. desember 1880 en innstilling som var et svært omfattende arbeid.<sup>912</sup>

Søknader om og engasjement i utbedringer av havneforhold økte voldsomt utover 1870- og 80-tallet.<sup>913</sup> Der hvor søknadene ikke medførte bevilgninger, kom ofte en ny søknad noen år senere, og fiskerne var ofte initiativtakerne med opp i flere hundre mann.<sup>914</sup> Behovet for forbedring av havneforholdene var overveldende. De dårlige havnene i nærheten av flere

<sup>904</sup> Leegaard 1914:446

<sup>905</sup> Leegaard 1914:446

<sup>906</sup> Leegaard 1914:430

<sup>907</sup> Leegaard 1914:475

<sup>908</sup> Leegaard 1914:20

<sup>909</sup> Leegaard 1914:20

<sup>910</sup> Leegaard 1914:21

<sup>911</sup> Leegaard 1914:21

<sup>912</sup> Forhandlingsprotokoller m/bilag inneholdt 500 sider og innstillingen som i seg selv med bilag utgjorde 328 sider. Leegaard 1914:22

<sup>913</sup> Blant andre: Stamsund i 1879 Leegaard 1914:435, Andenes gjentok søknaden i 1880, Leegaard 1914:475, Skjervøy formannskap i 1882, Leegaard 1914: 501-502, fra Eggum i 1887, Leegaard 1914: 437,

<sup>914</sup> Leegaard 1914:437,485



viktige fiskefelt, særlig i Nord-Troms og på yttersidene av Lofoten, Vesterålen, Senja og Kvaløya, skapte problemer for fiskerne.<sup>915</sup> De klaget over at det ikke var mulig å komme i havn med større skøyter, eller sågar fembøringer. En del steder fikk opparbeidet støer, men molobyggingen ble ofte for kostbare.<sup>916</sup> I første runde kunne slike steder få en liten oppsving med det samme, men ...*blir nu ikke søkt saa meget, da de anlagte støer blot passer for mindre robaater og ikke for moderne fiskeskøiter.*<sup>917</sup>

I Nord-Troms foregikk det en svært stor aktivitet på søknadsfronten. Det var ønsker om opprenskning av støer og ønske om moloer utover 1890-tallet.<sup>918</sup> Det ble argumentert med dårlige landingsforhold og stor fiskeriaktivitet.<sup>919</sup> Den mest interessante havnen var Breivika på Sørøya. Her slo havnearbeidskommisjonen i 1878 fast at havnen lå åpen for vind fra syd og vest og at det ikke var tilstrekkelig opptrekksplass.<sup>920</sup> Det skjedde imidlertid ingenting med Breivik og i 1903 uttalte Distriktsingjør Dorph at: *Breivik er et stort og viktig fiskevær, det største paa Vestfinmarken, og at det har alle betingelser for at vokse sig endnu større, straks havneforholdene forbedres. Det er endvidere det mest centrale fiskevær for det bekjendte "Breivikhav", og efter fiskeriinspektørens beretninger vil det tillate benyttelsen av et langt større antal baater end hittil.*<sup>921</sup> Fiskeristyret mente - i likhet med fiskeriinspektøren - i et skriv av 30. juni 1903 og 8. mars 1905 blant annet at det planlagte moloanlegget burde påbegynnes så snart som mulig.<sup>922</sup> Men fiskeridirektøren uttalte at ...*hensynet til torskefisket vinter og vaar ikke alene syntes viktig nok til at begrunde den store utgift, som anlægget vilde kræve.*<sup>923</sup> Han mente derfor at byggingen av anlegget burde avventes i noen år inntil man så hvordan bankfisket utenfor Vest-Finnmark utviklet seg, og ...*hvordan den yderligere utvikling av baattyperne - fra aapne raaseilbaater til dækkede sneiseilsbaater med eller uten mekanisk drivkraft - artet sig, spesielt med hensyn til benyttelsen av andre havner paa Sørøy.*<sup>924</sup> Breivikmoloen var en stor investering, så denne holdningen kunne i så måte være forståelig. Dette var likevel et dårlig bidrag for å trygge fiskernes ferdsel på sjøen, og var en

<sup>915</sup> Leegaard 1914:493, for havneoversikter se kapittel 4.3.

<sup>916</sup> Leegaard 1914:495

<sup>917</sup> Leegaard 1914:495,511

<sup>918</sup> Leegaard 1914:507

<sup>919</sup> Leegaard 1914:513

<sup>920</sup> Leegaard 1914:514

<sup>921</sup> Leegaard 1914:515

<sup>922</sup> Leegaard 1914:515

<sup>923</sup> Leegaard 1914:515

<sup>924</sup> Leegaard 1914:515

direkte hindring for at de på eget initiativ kunne gå over til bedre båter. Havneforholdene i dette området var også så dårlig at det stort sett ikke var mulig å benytte storfembøringer på vinterfiske. Havneforholdene kunne derfor ha vært en viktig faktor som bidro til en vesentlig forsinkelse i overgangen til større og dekkede båter, særlig på 1880-1890-tallet.

### 6.3. Oppsummering

Den viktigste årsaken til forlis, sett fra fiskernes ståsted, var at båten ble fylt. Den største sårbarheten var dermed at båtene var åpne. Listerbåtene løste ikke dette problemet i første runde. Sneiseilet lot seg ikke umiddelbart tilpasse nordlandsbåten, siden denne seiltypen krevde en annen skrogform enn råseilet. Motstanden mot listerbåtene og sneiseilet på 1870-80-tallet var nært knyttet til fiskernes strategi med å stå unna hvis været ble for ille. Sneiseilet hadde et større fokus på bidevindegenskaper,<sup>925</sup> mens råseilet var optimalt for å stå unna. Den optimaliseringen som skjedde med nordlandsbåtefomen hadde gitt nordnorske fiskere et svært godt tilpasset båt med økt bergelighet. At de fem til ti år etter reformen skulle gå over til en ny båtform synes urimelig. Kystsamfunnets kunnskapstradisjon og strategier var utviklet over lang tid og godt innarbeidet. Det tok dermed også tid å lære å beherske den nye båttypen på tilsvarende nivå. Fiskerne stolte på det de kjente, særlig når de fikk bekreftet sine antakelser om at den nye båten ikke fløt opp etter kullseiling. Listerbåten var heller ikke en båt som nødvendigvis var optimalt utviklet da enkelte båter kom til Nord-Norge rundt 1860. Når fiskerne senere gikk over til denne båttypen var det fordi det viste seg å være økonomisk lønnsomt, etter hvert mindre ferdighetskrevede og arbeidsmessig enklere.

<sup>925</sup> Se kapittel 5.1. for båtens retning i forhold til vinden.



## 7. Strategier mot fare og grenseforståelse 1830-1900

### 7.1. Nordlandsbåtreforment, teknologisk strategi og landskapsforståelse

Nordlandsbåten ble bygd som et kompromiss mellom ro, fiske og seilegenskaper. Et absolutt krav fram til 1860 var at båten skulle være mulig å sette på land hver dag. Rundt 1860 kom det en ny fiskebåtstørrelse som ikke lenger prioriterte denne strategien, men var mer opptatt av lastekapasitet. De store båtene ble generelt ansett for å være mer sjødyktig, men hver båts sjødyktighet ble vurdert ut fra formen på "botten". Både fiskere og båtbyggere var opptatt av at båten skulle være god i "botten". Båtene var spesialiserte for unnavindsseiling hvor skrog og rigg var konstruert etter dette. Tenkningen rundt bottenfasongen var avansert og båtene ble bygd i en balanse mellom stabilitet og maksimal fart, hvor farten skulle bidra til å holde unna for sjøer bakfra. Både innløpet og akterskotten ble utformet på grunnlag av dette. Imidlertid fikk akterskotten ekstra oppmerksomhet, for at båten ikke skulle "renne laus". Denne strategien ble overført fra de gamle båtene til de nye. I tillegg ble båten mer sjødyktig ved forbedringen av ripe/rekkekonstruksjonen og økt volum. Likevel var det skrogets form som avgjorde om det var en god båt. Tilpasningen mellom skrog og rigg ble optimalisert etter reformen, og båtene fremstod som svært raske og sjødyktige. Det synes å ha vært et stort engasjement blant både fiskere og båtbyggere for å mestre og ivareta denne formen. Båtbyggere kunne vurdere resultatene seg imellom, og fiskerne vurderte, diskuterte og forsøkte å "kvalitetssikre" båtene med forbedringer etter de var kjøpt. Strategien med å seile unna ble prioritert gjennom hele 1800-tallet. Det var på unnavindsseilas at nordlandsbåten hadde sin sterkeste side. Når det ble for vanskelig på kryss, når været kom på, når det brøt igjen på land, var strategien alltid å stå unna.

Nordlandsbåtreforment var en reform til rett tid. Parallellt med den økende bruken av garn og line og en liberalisering av Lofotfisket fremstod nordlandsbåten i ny form og økt volum rundt 1860. Reformen var i all hovedsak en fiskeri- og byggerreform og fembøringen var den båtstørrelsen som representerte mest nytt. De nye storfembøringene fremstod i 1860 som "kapitalbåter" som kunne lasteopp mot det dobbelte med samme mannskap. Teknologisk og økonomisk må de sees på som "moderne" i den tidens økonomiske forstand. Med sin fordobling av lastekapasitet både for fisk og bruk gav denne båttypen mulighet til å tjene store penger. I tillegg var fembøringen en spesialisert garnbåt som synes å ha utelukket fiske med

lina. Åttringen var en båt hvor man kunne bytte mellom garn og line, selv om den var mest egnet til linefiske.

Nordlendingene fikk med nordlandsbåtreforment et større og mer bergelig alternativ med de nye storfembøringene. I tillegg fikk de en forbedret ripekonstruksjon som bidro til økt sjødyktighet. Denne strategien synes å ha fått en optimal videreutvikling i de nye storfembøringene hvor den forbedrede rekkekonstruksjonen og volumøkningen gav svært bergelige båter. Å stå unna med en nordlandsfembøring var stort sett sikker seilas. Likevel var det ikke alltid størrelsen som var den største sikkerhetsfaktoren. Også mindre båter behersket denne unnavindseilasen godt. Når ikke alle gikk over til denne båtstørrelsen var det på grunn av de vanskelige havneforholdene som fantes flere steder langs kysten. En av hovedstrategiene mot fare var å kunne lande i fjæra. Den nye storfembøringen representerte et økt sikkerhetsaspekt, men nedprioriterte et annet; det å kunne sette opp båten. Når åttringen var den mest benyttede størrelsen hadde dette sammenheng med at den kunne settes på land, også på vanskelige steder. De nye fembøringene var også spesialiserte garnbåter og de dårligste robåtene. Muligheter for bruksendring mellom garn og line og et ønske om bedre robåter kunne også ha vært medvirkende faktorer. Men nordlandsbåten var en båtform som ikke hadde til hensikt dypest sett å være på havet i lengre tid. Det var ved returen til land man berget.

### Landskap, krefter, kunnskap og oppmerksomhet

Havets landskap og de kreftene som hersket der ble oppfattet som sterkere enn mennesket. Det avkrevde respekt og oppmerksomhet for å overleve. Landskapet ble fylt av utallige markører ved hjelp av ritualer, navn, språkbruk og symboler. I et svært tettvevd mønster ble landskapet "kartlagt", hvor det farlige ble markert og gjort oppmerksom på. Mange tegn og markører henledet mot å følge med i været, i endringer i tegn som kunne bety fare. Oppmerksomhet var en vesentlig strategi, alltid å følge med på hva "han" kom til å si. Hvordan "han" kom gjennom skaret, hvordan "han" falt rundt odden.

Dette ble skårungene innviet i. De måtte lære seg hva som var viktig, hvor de skulle se og hva de skulle se etter. Kunnskapen var nært knyttet til selve landskapet og skårungene ble nærmest innviet i landskapet gjennom narretradisjonen. Å orientere seg i dårlig vær og sikt må ha vært svært krevende. Feil kunne resultere i forlis og død. Narretradisjonen organiserte



omfattende mønstre og måter å huske leia på. Skjærene ble ”merket” med navn som rettet oppmerksomheten mot hvordan skjæret så ut, og hvordan det var plassert i leia i forhold til større holdepunkter. Et enkelt eksempel er Sigerstadgalten som var et skvalpeskjær utenfor gården Sigerstad.

En av årsakene til at båtene ble bygd lette var havneforholdene. Først når man var kommet tilbake til havn var man berget. Havet var farlig i seg selv, noe som ble tydelig markert ved overgangen i fjæra. Fra fiskerne forlot heimhavna, måtte de være oppmerksom og yte maskimalt både ferdighetsmessig og mentalt. På havet var det handlingen som gjaldt, og det var først når man kom tilbake til havn at man kunne slippe kontrollen og puste ut. Det var i havn livet ble berget. Hvordan havneforholdene var, spilte dermed en vesentlig rolle for utforminga av båtene. Disse forholdene var svært varierte i Nord-Norge, noe som også gjaldt i Lofoten og i Nord-Troms. Nærheten til havn og landingsplass kunne bli prioritert foran selve havneforholdene. Lofotens havneforhold gjorde nettopp dette området godt å drive vinterfiske i, med de store havnene særlig i Øst-Lofoten. Men noen steder ble nærheten til fiskefeltet prioritert som viktigere, som for eksempel på yttersida. Ei keile, ei stø eller ei strand full av rullestein kunne benyttes som landingsplasser. I Nord-Troms var dette imidlertid hovedregelen. Slike forhold krevde at båtene var lette å sette opp i kritiske situasjoner. I tillegg krevde det svært mye av fiskernes ferdigheter. Havneforholdene var dermed en avgjørende faktor som bidrog til å bremse overgangen til andre båttyper. Dette ble også klart uttalt av flere fiskere som tydeligvis kunne tenke seg andre båter, men som ikke fant det mulig på grunn av havneforholdene. Båtene kan dermed sees som speilinger av hva man forstod at landskapet eller forholdene i landskapet krevde. Dette vises tydelig i måten å minske seil på. Å ta klør skulle gå svært raskt, og de kunne raskt tas ut igjen. Båten var nært tilpasset det landskapet og den funksjonen den skulle ha.

### **Oppsummering**

De nordnorske fiskerne hadde klare uttalte strategier knyttet til båt og teknologi. Strategiene fremstår nærmest som planmessig<sup>926</sup> hvor strategiene var godt kjent. Det var også en stor forståelse av båtens grenser og det ble formulert og benyttet strategier for å motvirke dette. Forholdet til landskapets utfordringer synes som mer blandet mellom bevisste og ubevisste

<sup>926</sup> Fivelsdal og Bakken 1992:221

strategier. Ritualer, språk- og symbolbruk fremstiller havet som farlig. I den tette veven av påbud og strategier var de sosiale normene sannsynligvis betydningsfulle. Men de tangerte svært ofte det rasjonelle og konkrete funksjonssammenhenger som var forbundet med farlige situasjoner så som med ballaststeinen.

### **7.2. Konstruksjon av båtens rom gjennom praksis og symbol**

Båtens rom ble bygget opp rundt mannskapets grunnstruktur. Hovedsmann og halskar hadde de to viktigste rollene om bord. Deres oppmerksomhet og kunnskap avgjorde om båt og folk berget. En råseilsrigget nordlandsbåt var krevende å seile og mannskapet måtte være drillet med ferdigheter på et automatisert ferdighetsnivå som fikk båten til å fungere som en enhet. Det skulle nesten ikke være nødvendig å gi ordre. Oppmerksomheten skulle være rettet mot det som var viktigst, vind og bølger. Det var å kunne forutsi hva som kom som avgjorde om man fikk foretatt de riktige manøvrene i tide. Båtene var sårbare for feil, og et øyeblikks uoppmerksomhet kunne resultere i forlis. Et skaut som stod fast, eller en halskar som ikke fulgte med på vindrossene.

Båra var den største utfordreren. De åpne båtene kunne fylles av en brottsjø på et øyeblikk. I dårlig vær kunne det være nødvendig å ause kontinuerlig for å holde båten flytende. Hovedsmannens styring hadde mye å si for om han klarte å holde båten tørr, men noen ganger kunne ei bære stikke seg opp uten forvarsel. Da var det om å gjøre å få båra til å bryte utenfor båten med slag av årer, kasting av fiskehoder, linestamper eller lignende. For båten hadde klare begrensinger – grenser som måtte forsvares.

### **Kunnskap, praksis og idealer**

Blant fiskerne var det knyttet stor anseelse til å beherske båten, kunne balansere i vind og bære – være dyktig. Fiskerne hadde stort engasjement i å trygge båtene. Denne strategien må kunne sies å være en blanding av rasjonelle handlingsstrategier og normativ atferd. Idealene om å beherske båten best mulig var såpass sterkt innarbeidd at det ikke nødvendigvis ble stilt spørsmål ved dette. Gjennom ulike fortellinger fremstår de ulike temaene som diskusjoner om ferdsel på havet og grenser. Det fantes mange regler som man mente man skulle benytte alt fra hvordan årene skulle ligge til at båten skulle trøs rundt hvis forliset var et faktum. Dette viser et stort engasjement i forhold til de farer fiskerne mente fisket representerte. Dette betyr likevel ikke at det ikke fantes mennesker som tok sjanser, som opptrådte uforsvarlig eller som



var mindre dyktig enn det idealene fremsatte. Manglende dyktighet ble imidlertid påpekt og slått hardt ned på. Det var forventet at høvedsmenn og mannskap behersket båten. Nordnorske fiskere fortalte mange historier om å seile på grensen av hva som var mulig. Idealene blir fremstilt som en *balanse på grensen* ferdighetsmessig og mentalt. Man skulle være dyktig, men man skulle ikke overvurdere sine egne evner. Likevel var det nok en del som ikke var dyktige nok og nettopp overvurderte egne ferdigheter. Ut fra hva som ble praktisert under fisket synes det å ha vært vanlig i hvert fall på 1880-1890-tallet å fiske i hardt vær – stiv kuling. Denne praksisen vitner om et generelt høyt ferdighets og kunnskapsnivå som mange synes å ha behersket. Dette medførte likevel et press hvor svakhet og manglende ferdighet ble sett ned på. Det kunne også muligens føre til et destruktivt høyt press på unge høvedsmenn som skulle etablere seg som fiskere, noe som også kunne medført flere forlis enn nødvendig. Dette kan sies å ha vært baksiden av dyktighetsidealene som var svært viktig for å kunne beherske båten i hardt vær.

Når været ble for ille var hovedstrategien å kunne stå unna. Det var på unnavind man berget, med vinden bakfra kunne nordlandsbåten ta nesten hva det skulle være. Når båra bakfra ble for stor og truet med å senke båten eller farten ble for stor kunne båten "renne laus". Dette var det fiskerne var mest redde for. Denne grensesituasjonen hvor båten kunne få like stor fart som båra var en fryktet situasjon og båtens form og plassering av ballast var viktige strategier for å unngå dette. Det var også i denne situasjonen høvedsmennene viste sine kvaliteter. De måtte kunne vurdere en båt nettopp for en slik situasjon og de måtte kunne "holde han" – det vil si balansere båten slik at den ikke skar ut og veltet. I grensesituasjoner formidler fortellingene vilje til å kjempe, holde ut og ikke overgi seg. For fiskerne på 1800 tallet krevde havet maksimalt av kunnskap og ferdigheter – det var slik havet var for dem. Her kunne man raskt komme opp i grensesituasjoner, situasjoner hvor man kunne møte draugen.

#### **Draugen – rommets grensevokter**

Denne kulturelle balansegangen mellom press på ferdighet og kunnskap og det å unngå overmot og uansvarlige handlinger kommer tydelig frem i fortellingene om draugen. Han ble etablert som en grensemarkør som i fortellingene og i "syn" hvor det å "se" draugen kunne oppfattes som at man nærmet seg grensen for egne ferdigheter. I det symbolske rommet foregikk det drøftinger og ulike kamper knyttet til båtens grenser. Draugen fremstår som en mangetydig symbolfigur og ble brukt på ulike måter. Som representant for døden på havet

dukket han opp allerede i fjæra og utfordret mannens angst for døden. Denne angsten måtte "behandles" eller bearbeides, for det nyttet ikke å ta den med på havet. Skårungen ble innviet i denne drøftingen og kamparenaen når han ble med på vinterfisket for første gang. For skulle han være fisker måtte han vite hvordan han kunne forsvare seg mot draugen, som utfordret dødsangsten. Draugen kunne fungere som en markør av fare ved at han ble koblet til ulike steder, funksjoner og situasjoner. Disse fortellingene kunne også knyttes til sosiale strukturer ved å markere ulike kunnskaper mellom uvant og vant, diskutere forholdet feighet og overmot og maktforhold i båten. Draugen kunne opptre på steder hvor man bevegde seg over i mer utsatt og farligere farvann. Han kunne varsle uvær ved å vise seg i landskapet på ulike måter. Ellers kunne draugen knyttes til konkrete ting som hadde en spesiell funksjon, for eksempel ballaststeinen. Man måtte ikke ta tangstein til ballast, da kunne det gå galt. Ballaststeinen var svært viktig i en forlissituasjon og draugen markerte oppmerksomhet mot feil – valg av stein eller plassering av stein. På denne måten ble draugen benyttet for å rette fokus mot det som var farlig. Dette gjaldt også som en markering av båtens grenser, når draugen var kommet om bord stod det om liv.

Draugfortellingene kan dermed sees som drøftinger rundt balansegangen mellom å være pågående og sterk og det å trekke seg tilbake for overmakten. Ingen ble dyktige av å sitte på land. Risikoen måtte oppsøkes for at ferdighetene skulle økes. Rommet ble etablert gjennom praksis.

#### **Draugen, steder og varsel**

I denne romlige konstruksjonen kommer det frem en omfattende oppmerksomhet og en mengde handlinger som tok sikte på å beherske og kontrollere de farlige sidene ved fisket. Alle handlingene kan ikke tilsies en bevisst overveid vurdering, men de mange ulike ritualer markerte likevel en klar bevissthet om at havet var et farlig sted å være. Havet stod i motsetning til land og krevde en annen form for oppmerksomhet. Påpasselighet, orden, oversikt og kontroll var gjennomgangstema. Når dette ikke fungerte kunne draugen dukke opp.

Fortellingene om draugen viser en kontinuerlig drøfting av nordlandsbåtens romlige grense. Hovedstrategien for å konstruere nordlandsbåtens rom var kunnskap, ferdighet og handling. Fiskerne forsvarte seg mot draugen med å "lese" i været, forstå vind og bære og slå draugen i



hodet. Draugen og mannen kjempet med hverandre på ulike måter og fortellingene gir ulikt utfall. Draugen krevde oppmerksomhet, og ved å være oppmerksom på han kunne man bli varslet om forestående værforandringer. Selv om han ble sett på som en ond skapning var det viktig å lære han å kjenne. Mange fortellinger viser hvordan draugen kunne overvinnes. Man kunne slå han i hodet, kaste mannskit, ild og stål på han og magiske ord. Men fortellingene formidler også at det var styrke, innsats og ferdighet som var hovedmidlet. Ved å beherske balansegangen på grensen for hva båt og mannskap klarte kunne man overvinne døden.

Draugen fremstår i denne sammenhengen som en kulturell grensevokter og ble benyttet som en markør av fare. Draugens nære tilknytning til de døde gjorde han til en representant for døden. Allerede i fjæra fremkommer det en slags metaforisk sammenheng mellom draug og båre. På havet var det bordfyllaren og brækkaren, store bårer som kunne fylle båten og forårsake forlis. Den kunne stikke seg opp, større enn alle andre, uforvarende og uten forvarsel. Da var det draugen som var på ferde. I båra var døden. Om den bidro til at båten skar seg under renning på båra, eller om den fylte båten på kryss eller på unnavindsseiling var den der. Båra var farlig å kappseile med. Nordlandsbåten var konstruert for høy fart for å holde unna de store bølgene bakfra. Men på et tidspunkt nådde båten sin grense og kunne renne laust i en kappseilas med båra som ble til en kappseilas med draugen. Det var den dødbringende båra som hentet dem, som forårsaket at mange fiskere "ble".

Draugen som symbol hadde dermed en konkret og nær tilknytning til de konkrete farer. Det betyr ikke at draugen kan reduseres til å representere bare konkrete farer. Draugen kunne også benyttes til å markere sosiale relasjoner og si noe om konflikter særlig knyttet til maktstrukturer. Når draugfortellingene omhandler et elementært tema, som det å holde orden i båten, kan vi se det som rettet mot den som trengte elementær kunnskap. Slike fortellinger kunne også være rettet mot den som hadde makt – hovedsakelig høvedsmannen, ved å antyde at det ikke var orden i hans båt. Hvis fortellingen inneholdt et tragisk utfall for høvedsmannen kunne dette både være en måte å formidle en tragedie på, eller det kunne også være en måte å antyde høvedsmannens udugelighet på. Draugens tilstedeværelse kunne også markere feighet, hvor feigheten både kunne sees som udugelighet og umodenhet. Ingen av delene gav trygghet i båten.

Kampen med draugen kan også sees som en kamp med redselen for døden. Denne redselen kunne gjøre fiskerne handlingslammet eller medføre feilvurderinger. Mannen måtte ha tro på seg selv for å mestre denne faren. Imidlertid måtte ikke mannen overvurdere seg selv fordi draugen kunne hevne seg. Dette kan forstås som en påpekning av at overmot og flaks ikke holdt i lengden. Draugen kan dermed også sees som en forståelse av at landskapets krefter var større enn menneskene og selv om mannen måtte benytte sitt mot og sin styrke, var det ingen grunn til å være hovmodig.

### **Fortellingenes variasjon – fortellinger som strategi**

Angsten for døden og sorgen over de mange som omkom ligger utlagt i de tragiske fortellingene, fortellingene om hvordan draugen vant kappseilas eller fikk med seg høvedsmannen mens resten av mannskapet overlevde. Men fortellingene er ikke bare tragedier. De er også ironiske og preget av heltedåd og mannlig styrke og arroganse. Jektestyrmannen fikk draugen til å holde fortøyninga til det passet å slippe den. Det betegner et opprør og en motstand mot underkastelse. De mange heltefortellingene med seilas over kvelvet og berging av folk der det både for oss og dem måtte ha syntes umulig viser en vilje til å kjempe og til ikke å gi seg over for tragedien. For oss i dag ville en halv time i vinterhavet rullet opp alt vi vet om statistikk for overlevelse. 30 minutter i 4 graders kaldt vann reduserer vår evne til å resonnere og nedkjølingen gjør at vi raskt mister bevisstheten. Men vi vet også at det å gi seg over vil få prosessen til å gå fortere.

De fleste fortellingene formidlet kontroll- det å beherske, eller hvordan beherske forholdene. Først i rommets ytterste grense avsløres bristen på kontroll i fortellingene, mange fortellinger handler om grenseerfaringer. Både fortellinger med draugen og konkrete fortellinger om nestenforlis handlet om det å kunne håndtere møtet med døden. Bevisstheten om at døden var til stede mens man var på havet, ble understreket allerede ved båtutsettinga. Skårungens møte med draugen var etablering av bevissthet om døden. Denne bevisstheten kunne skremme de unge nykomlingene fra et yrkesliv på havet, og de trengte støtte fra erfarne fiskere og tradisjonen for å mestre denne utfordringen. Når man ser draugfortellingene i en slik sammenheng blir de en svært viktig strategi for å takle forholdet til døden og svært krevende og voldsomme opplevelser som i dag ville blitt behandlet av krisepsykologer.



Det er svært viktig at forholdet til symboler, rituell praksis og det magiske ikke samles i en bolk for såkalt overtro alene. Ved å se denne delen av kulturen i relasjon til kunnskap og ferdigheter kan det komme frem flere lag av mening i kulturen som gjensidig blir forsterket.

Fortellertradisjonen kunne ivareta grenseopplevelser og den kunne problematisere utfordringer for fiskerne. Forholdet til døden var nært og konkret, men det kunne være lindrende å snakke om dette i symbolske former. Forteller materialets temaer kan sees på som svært viktige for kystkulturen. Hvordan forholde seg til de utfordringene som var en del av hverdagslivet og hvordan kunne man handle i grensesituasjoner? Om draugen fremstod som en konkret person, så var likevel temaene i forteller materialet så nært knyttet til konkrete grenser at en del sammenhenger måtte ha vært fremstilt i symbolsk form på en bevisst måte. Men draugen ivaretok viktige problemstillinger som kystbefolkningen trengte å drøfte. Han markerte grensene mellom liv og død, og bidro til en svært stor oppmerksomhet mot disse grensene.

Draugfortellingene og andre fortellinger ivaretok både et bevisst og et ubevisst aspekt. Forhandlingene med draugen kan sees som "kommunikative handlinger"<sup>927</sup> hvor symbolene ble dannet ut av en felles konsensus knyttet til båtens grenser på havet. I tillegg kan man også se forteller materialet og fortellertradisjonen som orientert mot sosiale regler og verdier *for deres egen skyld*, i og med at de også forvaltet et trosaspekt. Men de nordnorske fiskerne var ikke ensidig preget av såkalte *normhandlinger*<sup>928</sup> hvor de ikke var oreinter mot konsekvensene av sine handlinger. De var i mange sammenhenger preget av *strategiske handlinger*,<sup>929</sup> hvor de rasjonelt vurderte hvilke handlinger som var best egnet for å overleve.

### 7.3. Ulike strategier – fare og risiko

Sundt var opptatt av om fiskerne ivaretok sin egen sikkerhet. Han undret seg på om uttrykket *..det var vel så laget*, betydde at de unnlot å engasjere seg i å berge livet.<sup>930</sup> Dette har bidradd til en myteomspunnet tro om at nordnorske fiskere var fatalistiske og fatalismen har ofte blitt knyttet til tradisjonelle holdninger og motstand mot endring. Grande åpner oppgaven sin med en fortelling om bestefaren som ikke ville bruke redningsvest, som av familie og

<sup>927</sup> Habermas hos Andersen og Kaspersen 2001:381

<sup>928</sup> Andersen og Kaspersen 2001:234, i tilknytning til "rational choice"-retningen

<sup>929</sup> Habermas hos Andersen og Kaspersen 2001:381

utenforstående ble oppfattet som en nødvendig sikkerhet. Grande undret seg over denne holdningen. Eksemplet er ikke nødvendigvis av det beste, men det kan være svært ulike oppfatninger av hva som er det viktigste sikkerhetsaspektet i en aktivitet som har potensielle faremomenter.

For nordnorske fiskere hadde mange strategier mot fare. De hadde klar forståelse av båtens grenser og de utfordringene havet kunne by på. Når jeg valgte å benytte fare som begrep istedenfor risiko,<sup>931</sup> mente jeg dette fordi den som var vant til å ferdes på havet kunne mene at det farlige truet fra en annen vinkel enn den som Sundt kunne vurdere fra et statistisk ståsted.

Det var små marginer som gav de ulike variasjonene mellom trauste og ranke båter med prioriteringer for seil eller årer. Det var en sterk oppmerksomhet rettet mot hva som var en bra båt, og det var i bunnen av båten at de gode båtbyggerne avslørte seg. Det å kunne ta ut en god båt eller å kunne endre på en dårlig båt var kvaliteter som ble satt svært høyt, noe som kan røpe et generelt høyt teknisk forståelsesnivå blant fiskerne. Ved å se kulturen under ett kan vi se utviklingen av teknologien som en kontinuerlig drøfting av hva som fungerte og hvilke tekniske grenser som eksisterte. Det var dermed ikke en tilfeldig blind utvikling, men en drøfting, undring og leting etter det optimale, det som fungerte best mulig innenfor tradisjonens rammer. Nordlandsbåten var også i kontinuerlig endring og de mange variasjonsmulighetene gav mulighet for stadige spesialtilpasninger til de enkelte fiskernes behov.

Fiskerne var svært opptatt av grensene, når havet nærmet seg et sted det ikke gikk an å være. De var mest bekymret for om båten holdt på voldsomme unnarenninger og om høvedsmannen klarte "å holde den" slik at den ikke kullseilte. For dem var dette den farligste situasjonen de visste om. For oss moderne mennesker kan spørsmålet om redningsvest eller ikke på havet i laber bris fortone seg som risikoatferd. For fiskerne var det risikoatferd å overvurdere seg selv. Å vurdere hva som er farlig er også avhengig av hvilket ferdighetsnivå man har, hvor vant man er. Det var en kulturell aksept av at havet var et farlig sted å være. Det krevdes ferdigheter og kunnskap som skårungene ble presset inn i av sosiale normer. De nordnorske

<sup>930</sup> Sundt I *Folkevennen* 1862, hos Sundt 1976:41

<sup>931</sup> Se side 4 foran i oppgaven



fiskerne sett som et kulturfellesskap med et samlet kunnskapsnivå – såkalt know-how,<sup>932</sup> var det et svært felles engasjement og fokus rettet mot hvordan man skulle unngå å forlise. Både på et bevisst og ubevisst plan foregikk det kontinuerlige drøftinger om hva som var akseptert atferd og hvilke grenser man hadde å forholde seg til. I forteller materialet finnes tydelige beskrivelser av når havet ikke var et sted å være, når nordlandsbåtens rom begynte å lukkes. De mange forlisene kunne bli forstått som et resultat av hvordan havet "var" og eksempel på udyktighet. Marginene var små, det skulle svært lite til før et feiltrinn fikk alvorlige konsekvenser. Men nordlandsbåten, særlig etter 1860 fremstår som en svært bergelig båt, men også ferdighetsmessig kunnskapskrevende. Det fatalistiske aspektet kan kulturelt betraktes som en underkastelse for naturens krefter, men er ikke spesielt framtrædende på aktørplan.

Sundt var en viktig bidragsyter i moderne tenkemåter på 1800-tallet.<sup>933</sup> Men når vi skal se nærmere på kvalitetene ved nordlandsbåten er det ikke nødvendigvis til Sundt vi skal gå. Selv om han gjorde et omfattende og nyskapende arbeid innen statistikk, og dokumenterte flere sider av fiskernes aktivitet på havet, var ikke nødvendigvis hans tenkning rundt årsaker til forlis de eneste svarene. For å vurdere hans slutninger bør man også gå inn i nordlandsbåtens tekniske utforming og den kultur og tradisjon fiskerne selv var en del av. Statistikk kan avdekke årsaksforhold som kan være vanskelig å få øye på når man er nær der det skjer, men statistikk kan også skjule faktorer som bare kommer til syne i øyeblikket for hendelsene. Det betyr at de som befant seg i hendelsenes midtpunkt også må tas med når man er opptatt av årsaker til forlis.

Siden mange fiskere ikke kunne svømme og på grunnlag av enkeltobservasjoner undret Sundt seg på om at fiskerne ikke kjempet nok, eller at de ikke var nok innstilt på å redde folk som forliste på havet. Det fatalistiske aspektet er mer interessant å koble til fiskernes økonomiske situasjon hvor det ville vært svært interessant å sett på risikovurderingen ut fra et utbytteperspektiv. Hva kunne de få igjen for å ta risikoen med å gå ut i hardt vær?. Her ville helt andre aspekter kunne drøftes ut fra at fiskerne muligens kalkulerte risikomomentet inn i forhold til fortjenestemulighet (ikke i en moderne forståelse av fortjeneste). Valget om man skulle utsette seg for fare var mer knyttet til den kulturelle *økonomiske* strategien. Hvor stor fare aksepterte man for å tjene penger? Fiskernes kulturelle strategier mot *fare* ved å ferdes

<sup>932</sup> Se Rolf 1991 foran i oppgaven, side 38

på havet var å bli så dyktige som mulig. Det var et svært kulturelt engasjement og mye oppmerksomhet knyttet til å forutsi og forstå hvordan man kunne unngå forlis og død. Det ble lagt klare strategier for hva man skulle gjøre når forliset var et faktum. Disse strategiene må kunne sies å ha vært effektive i datidens målestokk.

Idealet om å være dyktig kan i ytterste konsekvens sees som destruktivt – hvor de udyktige døde. Likevel var det ikke så enkelt. Det kommer klart frem at det ikke bare kom an på dyktighet. Dagen kunne være kommet hvor den viktige flaksen opphørte. Din tid kunne være kommet. I enkelte forlisberetninger er det den ene bølgen som forårsaker forliset. Etterpå ble bergingen utført under rimelige forhold. Disse "draugbølgene" var uforutsigbare, de var selve skjebnen. Selv om hyppigheten helt klart økte med forverring i været, kunne man likevel med litt flaks beherske forholdene hvis man var dyktig nok. Fatalismen kan komme til syne i kulturens aksept av å drive fiske under disse forholdene. De kunne ventet til i mars/april. Været roer seg og det blir lysere. Men det var senest rundt 2.februar de dro med en aksept av at det var da fisket startet, det var nå pengene kunne tjenes på fisk som strømmet inn i Vestfjordenfjorden, eller i Breivika. En god del omkom, men det var prisen å betale. Denne underkastelsen for naturen, landskapet og de kreftene som rådet betegner en tradisjonell kultur og levemåte. Det er først når landskapet kunne endres at man kunne gjøre noe med denne risikoen.

Det fatalistiske aspektet for de tradisjonelle fiskerne kan knyttes til økonomiske strukturer og samfunnsforhold. På dette området kunne ofte overmakten synes alt for stor. Ønsket om bedring av havneforholdene viser tydelig et engasjement og ønske om å forbedre forholdene. Muligheten for å endre landskapet må sies å ha vært noe av det mest revolusjonerende som skjedde for fiskere og kystbefolkningen på 1800-tallet. Nå kunne man får gjort noe med "han", nå kunne man endre på hvordan "han" var. Men for å oppnå dette måtte man "søke" eller på andre måter forsøke å overbevise staten om at dette var "lønnsomt". Dette må kunne sies å være det siste tilskuddet i fiskernes strategier mot fare i perioden 1830-1900, og åpnet for en ny tankegang

<sup>933</sup> Fulsås 2001, 2002, 2002, Grande 1996



Når det for oss historikere synes å ha gått tregt med fiskernes endringstakt i Nord-Norge, kan det være fordi vi har latt oss villedes av slike betraktninger som Sundt gjorde på begynnelsen av 1860-tallet. Han forholdte seg ikke til nordlandsbåtreforment og var ikke informert om hvilken forbedring av sjødyktigheten dette var. De nye storfembøringene fremstod som svært optimaliserte i perioden 1860-1900. Fembøringen fremstod som datidens kapitalbåt hvor gamle strategier var videreført til det ypperste og den tradisjonelle kunnskapen knyttet til bruk fortsatt kunne benyttes. Dette medførte at fisket kunne drives under harde forhold, fordi kunnskaps- og ferdighetsnivået var så høyt. I tillegg var båtene mulige å skaffe innenfor de nordnorske fiskernes pengebeholdning. Sneiseilsbåtene representerte noe nytt, men de var ikke nødvendigvis optimaliserte i 1860. De representerte også nye strategier som kulturen måtte lære seg å beherske.

Overgangen til nye seil og båter tok tid nettopp på grunn av de mange forlisene. Det tok tid fordi det skulle opparbeides en ny tankegang og en ny form for dyktighet. Det viste seg at sneiseilsbåtene ikke nødvendigvis var farligere, det handlet bare om en annen type ferdighet og tid til å lære. Årsaken til at Nord-Norske fiskere var "treige" i møtet med overgangen til sneiseilsrigg var dermed sammensatt av både praktiske og mentalitetskulturelle aspekter.

Med den omfattende endringen som skjedde med nordlandsbåtreforment kan vi ikke si at nordnorske fiskere var negative til endringer som sådann. I løpet av en mannsalder skjedde det en stor forandring innenfor båttypen, og i neste mannsalder ble overgangen til en ny type seil og en ny båttype prøvd ut, diskutert og vurdert. Nordlandsbåtreforment viste at de var svært oppdatert på endringer i fisket.

### 7.3. Konklusjon: "Det va no så laga"

Sundts gjengivelse av en leges forståelse av almuens holdninger til fare blir ofte gjengitt som en sannhet om hvordan nordnorske fiskere forholdt seg til det å ferdes på havet.

Skjebnen hadde allerede bestemt når man skulle dø. På en handlingsorientert aktørnivå blir det lite skjebne igjen. Aktive og bevisste handlinger var klare strategier mot faren ved å ferdes på havet. Det var først når handlingen ikke strakk til, når det skjedde noe uforutsett på tross av alt engasjementet for nettopp å forutse, at det ikke lengre var noe å gjøre. Da først ble skjebnen den avgjørende faktoren. Døden var nær og når tragedien var et faktum måtte man forholde seg til den som en del av livet.

Uttrykket ...det var no så laga... må heller sees som en aksept av menneskelige grenser, når rommet lukket seg, når selv de dyktigste menneskene måtte bøye seg for døden, når man hadde gjort det man skulle. Den overordnede kulturfortellingen<sup>934</sup> sier at selv om mannen var dyktig, sterk og oppfinnsom var det en makt som var større. Når naturen viste seg på det verste, hadde ingen menneskelig makt noe å stille opp med. Det kunne alltid komme en større bølge, et sterkere vindkast og tragedien kunne bli et faktum. Dette bøydde man seg for, når det ikke lenger var mer å gjøre. Mannen var sterk, men naturen var fortsatt sterkest.

*"Når båtane var komne innoom skjera og dei hadde fått ned segla, kom brennevinsdunken fram. Det kunne no bli skjenkt fleire omgangar etter einannan. Under dette opphaldet tala karane om vind og sjø. Men stunda var prega av alvor. Av ærleg hjarta vart det bore fram takk til Gud for han hadde berga dei gjennom vinteren, og til slutt hadde ført dei vel heim.*<sup>935</sup> *"Når dei skulle set opp båten, ville ingen vera i etterstammen, for draugen hadde romet sitt der. Han Karl Olsa på Dverset prøvde det ein gong; men han hørde berre kor det slafsa og slo attom seg".*<sup>936</sup>

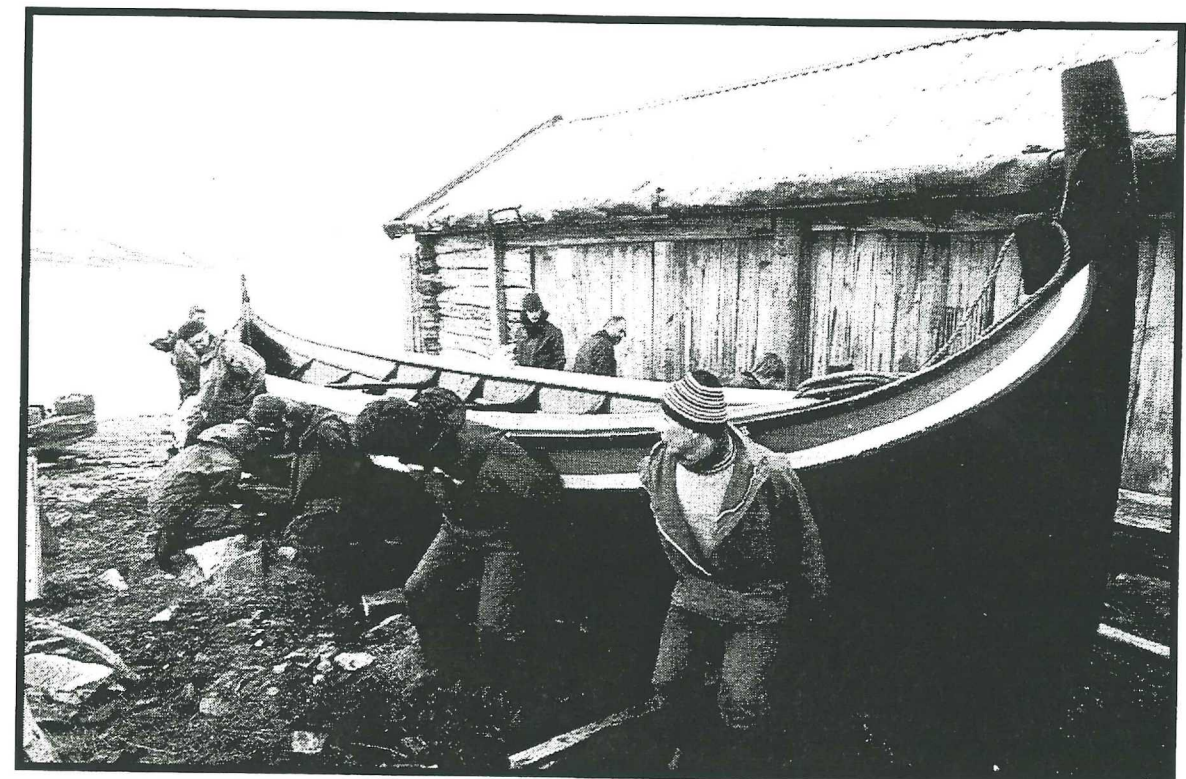


Fig. 24, Setting av åttring

<sup>934</sup> For begrepet "kulturfortelling" se Beidlid og Nicolaisen 2000:23-27

<sup>935</sup> Mo 1957:33



## 8. Kilder, litteraturliste og vedlegg

### 8.1. Kilder

- I. Litteratur
- II. Arkiver
- III. Informanter
- IV. Loggbøker Salarøy
- V. Fotomateriale
- VI. Sjøkart

#### I. Litteratur

- Andersen, Erik: "Nordlandsbådens sødygtighed og sejlegenskaber belyst gennem skriftligt kildemateriale", i *Nordlandsbåden – analyseret og prøvesejlet af Vikingskipshallens Bådelaug*, Working Papers, The National Museum of Denmark 12:1980, s. 9-87
- Bakken, Ove: "Ein Nordlands-diktar, Litt um og av Jon Klæbo" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 4:1933 s.99-119
- Bergh, Richard: *Tro og Trolldom, Folkeminne fra Porsanger*, Norsk Folkeminnelag nr. 101, Universitetsforlaget Oslo 1968
- Bertheussen, Carl: "Litt vær- og vind-prat" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 1:1933 s. 79-80
- Bertheussen, Carl: *Carl Bertheussen forteller*, Radiokåserier, Nord-Norsk Forlag Tromsø 1955
- Blix, Dagmar: *Draugen skreik, Tradisjon frå Lofoten*, Norsk Folkeminnelags skrifter 93, Universitetsforlaget Oslo 1965
- Brox, Arthur: *Folkeminne frå ytre Senja*, bind I, Norsk Folkeminnelags skrifter 105, Universitetsforlaget Oslo - Bergen – Tromsø, 1970
- Brox, Arthur: *Folkeminne frå ytre Senja*, bind II, Norsk Folkeminnelags skrifter 117, Universitetsforlaget Oslo - Bergen – Tromsø, 1976
- Christiansen, Reidar Th.: "Gamle optegnelser om folketro i Nordland" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, bind 1, 1920-24, s.1-19

- Eidnes, Hans: "Gamalt frå bygdene" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 4:1932, s. 421-431
- Eidnes, Hans: "Ver-namn i Senje-bukta" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 1:1933, s. 28-31
- Eidnes, Hans: *Tru og tradisjon, Gamalt frå Hålogaland*, F. Bruns Bokhandel Forlag, Trondheim 1946
- Eldjarn, Gunnar, og Godal, Jon: *Båten i bruk*, Bind 1 i Nordlandsbåten og Åfjordsbåten, Båstikka D/A 1988.
- Eldjarn, Gunnar, og Godal, Jon: *Nordlandsbåten*, Bind 2 i Nordlandsbåten og Åfjordsbåten, Båstikka D/A 1990.
- Eldjarn, Gunnar, og Godal, Jon: *System og oversyn*, Bind 4 i Nordlandsbåten og Åfjordsbåten, Båstikka D/A 1990.
- Eldjarn, Gunnar: "De nordlandske båtreformene" delrapport i *Om kulturvern ved kyst og strand*, Norsk Museumsutvikling 4:2000.
- Eldjarn, Gunnar: "Fembøringen Drauen", i *Ottar* 2:2002, s.27-38
- Fabricius, J.S.: *Den Norske Lods, 8de hefte, inneholdende Kyststrækningen fra Trondhjemsleden til den russiske grændse, Efterde hydrografiske Undersøgelser i Aarene 1828-1842*, oppdatert og utgitt av Den Geografiske Opmaaling, Grøndahl & Søn, Kristiania 1885
- Havnø, Edv. J.: "Småstubber og folkeminner fra Helgeland" i *Håløygminne*, hefte 4:1933, s. 153-157
- Helseth, Olav: *Jektefarten i Salten efter 1814*, Norsk sjøfartsmuseum, Brøgger boktrykkeri, Oslo 1938
- Heltzen, A.I. *Ranens Beskrivelse 1834*, Rana Museums- og Historielag, Lofotboka, Værøy, Nordland Boktrykkeri AS Bodø, 1981
- Hveding, Johan: *Folketru og Folkeliv på Hålogaland*, Norsk Folkeminnelag Nr. 33, Oslo 1935
- Hveding, Johan: *Folketru og Folkeliv på Hålogaland*, II, Norsk Folkeminnelags skrifter Oslo 1944
- Karlsen, Helge: "Emanuel Olsen fra Nord-Fugløya" i *Arctandrias* skrifter, nr 11, Tromsø 2003
- Klepp, Asbjørn: "Nordlandsbåten i tradisjonens lys" i Skavhaug, Kjersti (red) *Nordland Fylkesmuseum Årbok 1979*, Nordland Fylkesmuseum, Nordland Boktrykkeri A.s., 1979

<sup>936</sup> Mo 1957:109



Klepp, Asbjørn: *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag*, Norske båter bind IV, Grøndahl & Søn Forlag A.S. Oslo 1983.

Klepp, Asbjørn: "Tradisjonskonform seleksjon" i *Norveg* nr. 29, Universitetsforlaget 1986

Kvantoland, Lyder: "Gamalt frå Salta" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 3-4:1931, s. 293-299

Lagli, Nils: *Eventyr og sagn fra Nordland*, P. Omtvedts Forlag Oslo (Christiania) 1924

Leegaard, M.(red): *Havnevæsenets historie*, utarbeidet ved Havnedirektørens kontor, Kristiania, Centraltrykkeriet 1914

Lorentsen, Andr.: "Skaveret for Andenes, 6.te febr.1821", i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, bind 1, 1920-24, s. 27-34

Martinussen, M.: "Segner fra Bjarkøy", i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 4:1926, s. 168- 169

Mo, Ragnvald: *Dalbygg og utfferding, Folkeminne frå Salten*, IV, Norsk Folkeminnelag Oslo 1957

Morcken, Roald: "Veien mot nord", i Morcken, Roald: *Europas eldste sjømerker?*, Sjøfartshistorisk årbok 1977, "Bergen Sjøfartsmuseum" Bergen 1978

Nicolaissen, O.: *Sagn og eventyr fra Nordland*, Kristiania: Malling, 1879-87

Nicolaissen, O.: *Sagn og historie*, 1889

Olsen, Ole Tobias: *Norske folkeeventyr og sagn, samlet i Nordland*, J.W. Cappelens forlag, Kristiania 1829

Olsen, Ole Tobias: *Norske folkeeventyr og sagn, samlet i Nordland*, Rana Museums- og Historielag 1987

Nedkvitne, Arnved: *Mens Bønderne seilte og Jægtene for, Nordnorsk og vestnorsk kystøkonomi 1500-1730*, Universitetsforlaget AS 1988.

O.N: "Hvor bliver fembøringene af?" i Barclan, M. (red) *Norsk Fiskeritidende*, 1902, s. 740-756

Qvigstad, J.K.: *Lappiske eventyr og sagn I*, Lappiske eventyr og sagn fra Varanger, H. Aschehoug & Co. (W.Nygaard), Oslo 1927

Qvigstad, J.K. : *Lappiske eventyr og sagn II*, Lappiske eventyr og sagn fra Troms og Finnmark, H. Aschehoug & Co (W.Nygaard) Oslo 1928

Qvigstad, J.K. : *Lappiske eventyr og sagn III*, Lappiske eventyr og sagn fra Lyngen I, H. Aschehoug & Co (W.Nygaard), Oslo 1929

Qvigstad, J.K.: *Lappiske eventyr og sagn IV*, Lappiske eventyr og sagn fra Lyngen II og fra

Nordland, H. Aschehoug & Co (W. Nygaard), Oslo 1929

Rafto, Thorolf: *Jektefart Lofoten-Bergen 1816-1836*, i Bergens Historiske Forening Skrifter nr. 64, 1961, J. D. Beyers A.S. Boktrykkeri, Bergen 1963

Reiersen, Martinus "Noen spredte minner fra min ungdomstid" s.214-224, i Fugelsøy, Maurits: *Skjervøy, Et prestegjeld og et herred i Nord-Troms*, Bind 1, Skjervøy Kommune 1970

Ruud, Edv.: "Gamalt frå Ofoten" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 1:1933, s. 90-92

Rønvik, Aksel Olaf: "Åttringen" i Skavhaug, Kjersti (red) *Nordland Fylkesmuseum Årbok*, 1979, Nordland Fylkesmuseum, Nordland Boktrykkeri A.s., 1979

Solhaug, Trygve: *De norske fiskeriers historie 1815-1880*, Universitetsforlaget 1976

Solheim, Svale: *Nemningsfordomar ved fiske*, Det norske Videnskabs-akademi i Oslo, 1940

Solvang, Jens: "Skjervøykongen og jekta hans som kappsegla med trollkjerringa på Kya" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 2:1934, s.186-190

Solvang, Jens: " Gamal tru og skikk i bygda" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 1:1924, s. 23-28

Solvang, Jens: "Segner frå Hillesøy" i Eidnes, Hans (red) *Håløygminne*, hefte 1:1928 385-387,

Stokke, Olaf Olaussen: "Uversdagen 30.mars 1868" i Eidnes, Hans, (red) *Håløygminne*, bind 1, 1920-24, s. 29-31

Strompdal, Knut: *Gamalt frå Helgeland*, Nordlandsbiblioteket 5, Velfjord Historielag 1996

Sundt, Eilert: *På havet*, Verker i utvalg 7, Christophersen, H.O., Christie, Nils, Petersen, Kaare (red), Gyldendal Norsk Forlag 1976

Sæther, Arne-Terje, og Eldjarn, Gunnar: "Lettrodd båt", i *Ottar 2:2002*, (heftered) Eldjarn, Gunnar

Sæther, Arne-Terje: "På emneleiting i skogen", i *Kysten*, nr.1:2002, s.48-50

Sæther, Arne-Terje: "Fine linjer formes", i *Kysten* nr. 2:2002, s.43-46

Sæther, Arne-Terje: "Fascinerende, flyvende fembøring", i *Kysten* nr. 3:2002, s.48-50

Sæther, Arne-Terje: " "God Bør" til sør", i *Kysten* nr.4:2002, s.47-50

Sørensen, Odd: *Drama fra virkeligheten*, Utgitt på eget forlag og trykket ved Kragerø Aksidentstrykkeri, Kragerø 1998

Thomassen, Ole: *Lappenes forhold, nedskrevet 1896-98 av skolelærer Ole Thomassen om Lyngen og Porsanger herreder*, Samisk språksenter Kåfjord kommune 1999



Thorsvik, Eivind: "Fra råseil til sneiseil. Hardanger- og listerbåtene og andre overgangstyper i den nordnorske båtreforment" i *Bergen Sjøfartsmuseums årshefte*, Bergen 1952

Thorsvik, Eivind: *Ut mot hav*, Nordland Fylkes Fiskarlag, Bodø 1977.

Thorsvik, Eivind: "På yttersida, fiske på vestkysten av Lofoten og Vesterålen" i Skavhaug, Kjersti (red) *Nordland Fylkesmuseum Årbok 1979*, Nordland Fylkesmuseum, Nordland Boktrykkeri A.s. 1979

Thorsvik, Eivind: *I storm og stilla*, Nordland Fylkes Fiskarlag, Bodø 1982

Thorsvik, Eivind: "På fiske i Finnmark" i *Hamarøy Bygdebok bind 2*, 1984

Thorsvik, Eivind: "Båter – Båtbygging" i *Hamarøy Bygdebok bind 2*, 1984

Thorsvik, Eivind: "Sneiseilerne" i *Hamarøy Bygdebok bind 2*, 1984

Thowsen, Atle: "En studie i Nord-Norsk trebåtbygging" i *Sjøfartshistorisk Årbok 1966*

Waag, H.M.: "En Lofot-reise", i *Nord-Norge* nr.13:1919, Nordlandslaget av Amerika

Johansen, Chris: "Sjødraugens død" i *Nord-Norge* nr. 20:120, Nordlandslaget av Amerika

## II. Arkiver

### **1. Fiskerioppsyn for Lofotfisket ved Statsarkivet i Trondheim**

a) Pakkesaker Administrasjonen boks 37 Oppsynsjournaler (utskrifter) 1866-1944

Pakkesaker Diverse oppsynsfunksjoner, boks 170. Hjemsending av fiskere 1881-1937.

Forlis og ulykker 1868-1941

Pakkesaker, 170. 2. Forlis og ulykker div. fra 1886-1956

herunder rapport om forlis og ulykker før 1900, 174, Lofotfiskernes selvhjelpskasse bidragsbøker

b) Loggbøker: 148-151, Oppsynsjournal, dagbok.

\*Afskrift av "Havhestens" Journal fra 16. februar til 2. mars. 1869

\*Oppsynsbetjenten i Balstad 1. mars til 13. april. 1886

\*Udskrift af Journalen for Hopens oppsynsdistrikt :

1. februar til 15.februar, 1887

16. februar til 28.februar, 1887

### **2. Kystverket 4. Distrikt, arkiv over utredning og utbygging av havner**

Evenstad (Ånstad)

Ramberg

Østre og Vestre Nesland

Ballstad

Eggum

Unstad

Henningsvær

### **3. Norges etnografiske granskning, ved Nord-Troms Museum innsamlet av Yngve Mejland**

Finnes både på data og i utskrevet form

## III. Informanter

Finnes privat hos Gunnar Eldjarn og Jon Godal på bånd og i utskrevet form, og ved Norsk Håndtverksregister på bånd.

Danielsen, Henrik, f. 13.4. 1891, Lofoten/Bodø, 1 side.

Eide, Akse, f. 1895, Bindal, 9 sider.

Faksvaag, Håkon, f. 1910, Hitra, 30 sider

Frostmo, Ludvig, f. 1.7. 1895, Straumøya, Bodø, 2 sider.

Furuskognes, Halvdan, f. 26.5. 1898, Balsfjord, ½ side.

Hansen, Arne, f. 15.10. 1904, Tranøy, 2 sider.

Johansen, Hjalmar, f. 1908, Frøya, 1 side

Jørgensen, Jørgen, f. 27.1. 1897, Harstad, 1 side.

Kristiansen, Erling, f.1895, Harstad, ½ side.

Lindrupsen, Alfred, f. 19.7. 1902, Tromvik, Tromsø, 60 s

Nilsen, Helge, f. 1951, Senja

Olsen, Eivind, f. 1899, Bakkejord, Tromsø, 6 sider.

Paulsen, Hans, f. 17.3.1899, Andøya, 1 side.

Robertsen, Martinius, f. 1912, Ullsfjorden, 5 sider.

Skivik, Johan, f. 1917, Bodø, 1 ½-side.

Wikerøy, Irgens, f. 24.3. 1906, Henningsvær, 11 sider.

Yttersian, Nidolf, f. 1906, Frøya



#### IV. Loggbøker for Salarøy.

1994-1997 (tilhører Stiftelsen Salarøy)

1997-1999 (tilhører Stiftelsen Salarøy)

2000-2003 (tilhører Stiftelsen Salarøy)

#### V. Fotomateriale

Sæther, Arne-Terje, privat fotoarkiv, gjengitt med tillatelse

Heide, Vegard og Liv, privat fotoarkiv, gjengitt med tillatelse 12.06.2003

Salarøykalenderen for 1998, 2000, 2002, 2004. Innsamlet fotomateriale med bruk av nordlandsbåt som hovedtema, hovedsakelig fra medlemmer i Arctandria kystlag.

Av dette benyttet med tillatelse: Johansen, Knut, Sommerseth, Ingrid. Se vedlegg VIII for oversikt over foto og figurer

#### VI. Sjøkart

<i>Nr</i>	<i>tittel</i>	<i>målestokk</i>	<i>utgitt</i>
224	Fra Rørvik til Vega	1:100 000	1920
51	Dolmsundet-Lyngvær	1:50 000	1992
52	Høgbrakan	1: 50 000	1998
53	Lyngvær-Straumøyen	1: 50 000	1993
54	Fra Vega og Mudvær til Bremsteinen og Skjærvær	1: 50 000	1993
55	Strømøerne – Tjøtta	1: 50 000	2001
56	Fra Tjøtta til Dønna	1: 50 000	1999
57	Vefsen- og Leirfjorden	1:50 000	1998
58	Fra Skibsaasvær til Aasvær og Trænen	1: 50 000	2000
59	Fra Dønna til Lurø	1: 50 000	1998
61	Fra Trænen til Nesøen til Rødø	1: 50 000	1995
63	Fra Rødø til Støtt	1: 50 000	1999
64	Fra Støtt til Saltfjorden	1: 50 000	1998

65	Fra Saltfjorden til Bodø og Landegode	1: 50 000	1996
66	Fra Landegode til Kjerringø og Leines	1: 50 000	1990
67	Fra Leines til Grøtøy og Steigen	1: 50 000	1988
68	Fra Steigen til Tranøy	1: 50 000	1989
69	Fra Tranøy til Raftsund	1: 50 000	1989
70	Fra Røst til Værøy	1: 50 000	1992
71	Fra Værøy til Lofotodden	1: 50 000	1992
72	Fra Lofotodden til Stamsund	1: 50 000	1993
73	Fra Ure til Brettesnes	1: 50 000	1991
74	Fra Fuglehuk og Ramberg til Eggum	1: 50 000	1992
75	Fra Eggum og Gimsø til Gaukværø og Stokmarknes	1: 50 000	1992
76	Fra Raftsund og Stokmarknes til Hoven og Sortlandssund	1: 50 000	1991
77	Tjeldsundet-Harstad-Lavangen	1:50 000	1992
78	Fra Hovden til Langenes og og Risøysund	1: 50 000	1991
79	Fra Harstad og Kvæfjord til Risøysund og Senjen	1: 50 000	1993
80	Harstad-Sjøvegan-Dyrøya	1: 50 000	1992
81	Fra Nordmjele til Andenes og Dverberg	1: 50 000	1991
82	Andfjorden	1: 50 000	1995
83	Dyrøy – Gibostad	1: 50 000	1992
84	Fra Gibostad til Rystraumen og Hekkingen	1: 50 000	1992
85	Ytre Senja	1: 50 000	1995
87	Tromsesund og Kvalsund med Balsfjord	1: 50 000	1992
90	Ullsfjord og Lyngenfjord	1: 50 000	1997



91	Grøtsundet – Lyngstuva – Kågen	1: 50 000	1996
93	Fugløya – Arnøya	1: 50 000	1996
94	Fra Skjervøy til Kvæningen	1: 50 000	1998
95	Fra Brynilen og Loppa til Sørøya	1: 50 000	1997
96	Altafjorden og Langfjorden	1: 50 000	1997
97	Sørøysund, Stjernesund og Rognsund	1: 50 000	1998
98	Fra Sørøysund og Vargsund til Hammerfest	1: 50 000	1998

## 8.2. Litteraturliste

- Alver, Bente Gullveig og Skjelbred, Ann Helen Bolstad: *I dødens skygge, tradisjoner ved livets slutt*, Vett & Viten A/S 1994
- Andersen, Heine og Kaspersen, Lars Bo (red): *Klassisk og moderne samfunnsteori*, Hans Reitzels Forlag, København 2001
- Aukrust, Knut og Eriksen, Anne (red): *Kunnskap om kultur, folkloristiske dialoger*, Novus Forlag 1999
- Bagge, Sverre og Mykland, Knut: *Norge i dansketiden 1380-1814*, J.W. Cappelens Forlag A/S, Cappelens Akademiske Forlag A/S 1996
- Birkeland, Inger J: "Representasjoner av Nordkapp og norsk natur 1860-1900" i Birkeland, Inger J og Lien Hanssen, Bjørg (red): *Menneskers rom*, Unipub forlag, Oslo 2000
- Bjørkhaug, Birger og Poulsson, Sven: *Norges fyr, fra Stadt til Grense-Jakobselv*, bind 2, Grøndahl & Søn Forlag A.s, Oslo 1987
- Bjørklund, Ivar: *Fjordfolket i Kvæningen*, Universitetsforlaget AS, Tromsø- Oslo- Bergen- Stavanger 1985
- Bloch, Maurice: "Language, anthropology and cognitive science" i Frazer Lecture, 1990 *Man* (N:S) 26
- Bojer, Jon: *Den siste viking*, utkommet første gang 1921, Gyldendal Norsk forlag A/S 1972
- Borgos, Johan: "Tradisjonell samisk kunnskap og forskning" I *Diedut* nr.5:1993, s. 7-21
- Bourdieu, Pierre: *Meditasjoner, Méditations pascaliennes*, Pax forlag A/S, Oslo 1999
- Bourdieu, Pierre: *Outline of a theory of practice*, Edition Cambrigde University Press 1977, Cambrigde 2000
- Bourdieu, Pierre: "Socialt rum og symbolsk magt" i Callewaert, Staf, Munk, Martin, Nørholm, Morten og Petersen, Karin Anna (red): *Pierre Bourdieu, Cenrale tekster inden for sociologi og kulturteori*, Akademisk Forlag A/S 1994, Printed in Denmark 1997, København
- Bratrein, Håvard Dahl: *Karlsøy og Helgøy Bygdebok*, Bind II og III, Karlsøy Kommune, Hansnes 1990 og 1992
- Breidlid, Halldis og Nicolaisen, Tove: *I begynnelsen var fortellingen*, Universitetsforlaget 2000
- Broch, Ole Jakob: *Trebåten, klink, kravell, reparasjoner og vedlikehold*. Universitetsforlaget AS 1993
- Bø, Olav og Hodne, Ørnulf: *Norsk natur i folketro og segn*, Det Norske Samlaget 1974



Bø, Olav: *Norske segner, segner I utvalg*, Oslo, Samlaget 1995

Christensen, Arne Emil (ed) *Inshore craft of Norway*, From a manuscript by Bernhard and Øystein Færøyvik, Grøndahl & Søn Forlag A.S. 1979

Christiansen, Palle Ove: *Kulturhistorie som opposisjon*, Christensen Fotosats ApS, Jydsk Centraltrykkeri A/S, Viby J. 2000

Christiansen, Reidar Th.: *Eventyr og sagn*, Olaf Norlis forlag Oslo 1946

Coldevin, Axel: *Dønna bygdehistorie*, Dønna kommune, Rønnestrykk Mosjøen 1980

Coldevin, Axel: *Hemnes og Mo prestegjeld til 1850, Rana Bygdebok*, Mo Sparebank, Grøndahl & Søn Boktrykkeri, Oslo 1964

Dannevig, Petter: *Sjøboka, Vær, vind og sjø på norskekysten*, tredje utgave, Bergen 1981

Eco, Umberto: "Det finst inga rose" i *Syn og segn*, nr. 3 1984

Eco, Umberto: *Seks turer i fortellingenes skoger*, Tiden Norsk Forlag A/S, Oslo 1994

Eldjarn, Gunnar: "Taus kunnskap og akademisk praksis" i Greve, Anniken og Nesset, Sigmund (red): *Filosofi i et nordlig landskap*, Ravnetrykk Nr. 12, Tromsø 1997

Eliade, Mircea: *Sjamanisme, henrykkelsens og ekstasens eldgamle kunst*, Pax forlag A/S, Oslo 1998

Elstad, Åsa: *Arbeidsliv i fiskarbondeshushald*, Avhandling for dr.art.graden. Universitetet i Tromsø 2002

Elstad, Åsa: "30.000 mann rusta ut årlig til Lofotfisket" i *Kysten* 4/1990, medlemsblad for Forbundet Kysten

Evjen, Bjørg: *Et sammensatt fellesskap, Tysfjord Kommune 1869-1950*, Tysfjord Kommune 1998

Fivelsdal, Egil og Bakken, Jørgen Frode: *Organisasjonsteori*, Bedriftsøkonomens Forlag A/S, 2.utgave, Oslo 1992

Fosso, Eli Jeanette: "Lokal meningsproduksjon om industriarbeid og ungdommers praksiser" i Birkeland, Inger J. og Hanssen, Bjørg Lien (red): *Menneskers rom*, Unipub Forlag 2000

Fugelsøy, Maurits: *Skjervøy, Et prestegjeld og et herred i Nord-Troms*, Bind 1, Skjervøy Kommune 1970

Fulsås, Narve: "Eilert Sundt og oppkomsten av moderne historie" i: *Historie, kritikk og politikk*: festskrift til Per Maurseth på 70-årsdagen, 7. juni 2002 / redigert av Håkon With Andersen ... [et al.]. - Trondheim: Historisk institutt, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, 2002, 390 s. : ill. - (Skriftserie fra Historisk institutt; nr 37) s. 271-82

Fulsås, Narve: "Ting og historie hjå Eilert Sundt", i: *Tingenes tale : innspill til museologi /*

Anders Johansen, Kari Gaarder Losnedahl, Hans-Jakob Ågotnes (red). - Bergen : Universitetet i Bergen, Bergen museum, c2002. - 233 s.: ill.- (Bergen museums skrifter ; nr 12)s.171-82

Fygle, Svein: *Bygda og folket 1660-1900*, Steigen bygdebok, bind 2, Steigen Kommune 1985

Fygle, Svein: *Fiskerihistorie for Meløy 1850-1991*, Meløy Kommune 1991

Gamst, Leonh.: *Loppa øy og slekten Gamst*, Helfjords Boktrykkeri Vadsø 1967

Gaski, Harald: "Et språk å fange rypa i", i Drivenes, Einar-Arne, Hauan, Marit Anne, og Wold, Helge A.(red): *Nordnorsk kulturhistorie*, bind 2, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1994

Geertz, Clifford: *Local Knowledge*, Basic Books, Inc, USA 1983

Geertz, Clifford: *The interpretation of Cultures*, Fontana Press London 1993

Gibbs, Tony: *Seiling i praksis*, Dreyers Forlag A/S 1985

Giddens, Anthony: *Modernity and self-Identity*, Polity Press, Blackwell Publisher Publishers 1991

Giddens, Anthony: *The Consequences of Modernity*, Polity Press, by the board of Trustees of the Leland Stanford Junior University, 1990

Ginzburg, Carlo: "Inkvisitorn som antropolog" i *häften för Kritiska studier*, nr. 3:1988, Stockholm

Ginzburg, Carlo: *Spor. Om historie og historisk metode*, Thing, Morten, og Sørensen, Gert (red), Museum Tusulanums Forlag, Københavns Universitet, 1999

Godal, Jon Bojer: *Handlingsboren kunnskap*, Årbok for Maihaugen, Lillehammer 1997

Godal, Jon Bojer: *Tre til båtar*, Landbruksforlaget Oslo 2001

Grande, Jan: *Modernisering og risiko, beretninger om fisket i Lofoten ca.1814-1884*, Senter for teknologi og samfunn, rapport nr. 29 1996

Grøtland, Kristine Lind: *Daglig brød og daglig dont*, Universitetsforlaget 2. utgave, Edgar Høgføldt A.s., Kristiansand S. 1978

Guttormsen, Helge red: *Hamarøy Bygdebok*, bind 2 Lofotboka forlag, 1984

Hansen, Lars Ivar: "Sápmi i et landskapsperspektiv", i Drivenes, Einar-Arne, Hauan, Marit Anne, og Wold, Helge A.(red): *Nordnorsk kulturhistorie*, bind 2, Gyldedal Norsk Forlag Oslo 1994

Hansen, Lars Ivar: "Konstruksjonen av etniske og religiøse skillelinjer i landskapet" i Finstad, Hansen, Minde, Niemi, Tjelmeland (red): *Stat, religion og etnisitet*, rapport fra Skibotn - konferansen 27.-29. mai 1996, Skriftserie - Nr. 4, senter for samiske studier



Hauan, Marit Anne og Skjelbred, Ann Helene Bolstad (red): *Mellom sagn og virkelighet i nordnorsk tradisjon*, Vett og Viten A/S 1995

Hauan, Marit Anne og Karlstad, Mari: "Draugens mange hensikter" i *Fortellinger i nord*, Ottar nr 1:1997, Tromsø Museum

Hauan, Marit Anne: "Det var vi som oppfant folket eller folkloristikk og kulturbegrepet" i *Kulturforståelse i fagene*, Gerrard, Siri, Melby, Kari og Repstad, Pål (red) program for kulturstudier, Høyskoleforlaget AS, Bergen 1999

Hauglid, Anders Ole: *Balsfjorden og Malangens historie*, Balsfjord Kommune 1981

Hegge, Hjalmar: *Mennesket og naturen, naturforståelsen gjennom tidene - med særlig henblikk på vår tids miljøkrise*, (2. utgave) Antropos Forlag Oslo 1993

Henriksen, Anni: *Kvenunger - det hellige og det profane samspillet*, hovedfagsoppgave i sosialantropologi, Universitetet i Tromsø 1997

Hodne, Ørnulf: *Jutulhogg og Riddersprang, sagn fra norsk natur*, Grøndahl & Søn Forlag A.S., Oslo 1990

Hodne, Ørnulf: *Fiske og Jakt*, J.W. Cappelens Forlag a/s, 1997

Hodne, Ørnulf: *Gamle folkelige værvarslere*, J.W. Cappelens Forlag as 1994, 16.opplag 2002

Hodne, Ørnulf: *Norsk folketro*, J.W. Cappelens Forlag a/s 1999, Oslo 2000

Iggers, Georg G.: *Historiography in the Twentieth Century*, Wesleyan University Press, University Press of New England, Hanover and London 1997

Jacobsen, Ragnvald: *Sørøysund lokalhistorie*, Sørøysund Kommune, Hammerfest 1983

Johansen, Karl Egil: "Moderniseringa av norsk fiske ca.1880-1920" i *Norges Fiskerimuseum Årbok 1999*, Norges fiskerimuseum, Bergen 2000

Kaldal, Ingar: *Frå nyare sosialhistorie til nyare kulturhistorie*, Det Norske Samlaget Oslo 2002

Keesing, Roger M.: *Cultural Anthropology, A Contemporary Perspective*, Holt, Rinehart and Winston, by CBS College Publishing New York 1981

Kittang, Atle: "Det levande paradokset, med Umberto Eco frå semiologi til semiotikk", i *Syn og segn* nr 3:1984

Kjeldstadli, Knut: "Det fengslende ordet", i Sivert Langholms Fæstskrift, 1997

Kjeldstadli, Knut: *Fortida er ikke hva den engang var, en innføring i historiefaget*, Universitetsforlaget AS, Oslo 1992

Klepp, Asbjørn: "Tradisjon og kultur" i *Norveg* nr. 23, Oslo 1980

Klepp, Asbjørn: "Tradisjonskonform seleksjon" i *Norveg* nr. 29, Universitetsforlaget Oslo, 1986

Kolsrud, Knut: "Sjøfennane i Rognsund" i *Artikler i etnologi grunnfag*, nr. 1, Universitetet i Oslo 1991

Krogh, Mia Helena: *Tradisjoner, landskap og folk*, hovedfagsoppgave i arkeologi 1999 ved Universitetet i Tromsø, Delrapport nr. 3 fra NFR-prosjektet "Vernet av faste kulturminner i skjæringen mellom tradisjon og modernitet"

Krogtoft, Magne (red) *Borge og Valberg bygdebok*, Bind II, Borge og Valberg bygdeboknemnd, Bodø 1987

Kværne, Per og Vogt, Kari: *Kunnskapsforlagets Religionsleksikon*, Kunnskapsforlaget, H.Aschehoug & Co (W. Nygaard) A/S og A/S Gyldendal Norsk Forlag Oslo 1992

Larsen, Emil: *Lyngen bygdebok*, Kåfjord, Storfjord, Lyngen og Tromsø kommuner, Tromsø 1976

Larsen, Emil: *Lyngen bygdebok*, Del II, Kåfjord, Storfjord, Lyngen og Tromsø Kommuner, Tromsø 1980

Lasko, Lars-Nila (red) *Tradisjonell samisk kunnskap och forskning*, Diedut nr 5:1993, Kautokeino

Leach, Edmund: *Culture & Communication, the logic by which symbols are connected*, Cambridge University Press 1976

Lefebvre, Henri: *The Production of Space*, Edition Anthropos, 1974, 1984, English translation copyright Donald Nicholson-Smith 1991

Lévi-Strauss, Claude: "The Story of Asdiwal", i Leach, Edmund (ed) *The structural study of Myth and Totemism*, Tavistock Publications Limited 11 New Fetter Lane, London EC4 1967, reprinted 1978

Lightfoot, Amy: "Ofte uenevnte - alltid avgjørende", i *Kysten* nr.2 - 1991

Løkberg, Ole Kristensen: "Båtbygging og båtbyggere i Rana" i *Årbok for Rana*, IV 1971, Rana Museums- og Historielag Mo 1971

Meløe, Jakob: "The Two Landscapes of Northern Norway", i *Acta Borealia* 1990:1, Vol.7. Published bianually by Novus Forlag AS

Mikalsen, Ulf: *Trebåtbygging, bygging i klink og kravell*, Universitetsforlaget AS 1987

Minde, Henry: *Diktning og historie om samene på Stuoranjárga*, Rapport I, Skoddebergprosjektet, Diedut 2:2000, Kautokeino



Molaug, Svein: *Vår gamle kystkultur*, Bind 2, Grøndahl og Dreyers Forlag AS, Oslo 1994

Olsen, Bjørnar: *Fra ting til tekst, teoretiske perspektiv i arkeologisk forskning*, Universitetsforlaget AS, Oslo 1997

Olsen, Håkon H.: *Bygdebok for Hasvik*, A.S. Peder Norbye, Tromsø, 1965

*Orienteringsinstruktøren*, Folkets brevscole, Norges Orienteringsforbund 1983

Ong, Walter J.: *Muntlig och skriftlig kultur*, Bokförlaget Anthropos, Göteborg, andre opplag, tredje trykking 1999

Pedersen, Ragnar: "Kulturoppfatningen i etnologi" i *Kulturforståelser i fagene* (red): Gerrard, Siri, Melby, Kari og Repstad, Pål, program for kulturstudier, Høyskoleforlaget AS, Bergen 1999

Planke, Terje: "Taus kunnskap! - eller døve etnologer?" i *Nordnytt* Nr 63, 1996 København.

Planke, Terje: "Feltarbeid og redselen for nærhet" i *Dugnad 2-1999*, Volum 25, Oslo

Planke, Terje: *Tradisjonsanalyse: En studie av kunnskap og båter*, Det historisk-filosofiske fakultet, Universitetet i Oslo 2001 (dr.art).

Pollan, Brita: *Samiske beretninger*, H. Aschehoug & Co. (W. Nygaard) Oslo 1997

Pollan, Brita: *Samisk sjamaner, religion og helbredelse*, Gyldendal Norsk Forlag A/S 1993, Pensumtjeneste 1998

Polyani, Michael: *Den tause dimensjonen, en introduksjon til taus kunnskap*, Spartacus Forlag AS, første gang utgitt 1967 av Doubleday, N.Y. og Routledge & Kegan Paul, London, Oslo 2000

Ricoeur, Paul: *Fortolkningsteori*, Vintens Forlag, København 1979

Rode, C.F. : *Norges Fyrvesen*, Centraltrykkeriet Oslo 1941

Rossvær, Viggo: *Ruinlandskap og modernitet*, Spartacus Forlag 1998

Sandmo, Erling: *Voldssamfunnets undergang*, Universitetsforlaget Oslo 1999

Schanche, Audhild: "Det symbolske landskapet - landskap og identitet i samisk kultur", i *Ottar 4*:1995, Tromsø Museum

Shields, Rob: *Lefebvre, Love & Struggle*, London 1999

Slettjord, Lars og Guttormsen, Helge: "Viester-Alas", Samisk historie i Vesterålen, Rapport fra seminar på Vesterålen Bygdemuseum og kultursentrum Melbu 12-14 oktober 1984

Smith, Jonathan Z: *Å finne sted, rommets dimensjon i religiøse ritualer*, Pax Forlag A/S, Oslo 1998

Solheim, Svale: *Norsk Sætertradisjon*, Instituttet for sammenlignende kulturforskning, H. Aschehoug & Co.(W. Nygaard), Oslo 1952

Solheim, Svale: "Sjødraugen" i *Ord og sed* nr. 99, Oslo 1941

Solheim, Svale: "Tradisjonen om sjødraugen", *Norge* nr.15, 1972, s.43-57

Storjord, Thorbjørn: *Samene i Nord-Salten*, Th. Blaasværs Forlag, Kristiansund N 1993

Straume, Rolv: *Bø Bygdebok*, Bind III, Bø Kommune, Stokmarknes Aktietrykkeri 1962-64

Sundbø, Annemor: "Båtrya - brukt siden forhistorisk tid?" i *Kysten* Nr. 2-1988

Sørhaug, Olaf Kjell: *Træna Kommune gjennom 100 år, 1872-1972*, Træna kommune, Helgeland Arbeiderblad Mosjøen 1972

Sørli, Dag: *Øyfolket, Bygdebok for Værøy*, Bind I og II, Kragerø 1976

Thuen, Trond: "Om konstruksjon og virkelighet. Noen innledende betraktninger i *Landskap, region og identitet: Debatter om det nordnorske*, Thuen, Trond (red), Norges forskningsråd, program for kulturstudier, Bergen 1999

Wika, Haakon O.: *Vega Bygdebok*, Bind 1, Helgeland Arbeiderblads Trykkeri Mosjøen 1961

Willumsen, Liv Helene (red) *Kystens fortellinger*, Landslaget for norskundervisning (LNU) Cappelen Akademiske Forlag 2. opplag 1999

White, Hayden: *Historie og fortelling, utvalgte essay*, Pax Forlag A/S, Oslo 2003

Yttern, Leif: *Trollfjell*. Oslo 1944

Aas, Einar K. og Zappfe, Peter Wessel: *Vett og uvett*, 12. utgave. F. Bruns Bokhandels Forlag Trondheim 1987

Aaslestad, Petter: *Pasienten som tekst. Fortellerrollen i psykiatriske journaler, Gaustad 1890-1990*, Tano Aschehoug 1997

#### Oppslagsverk

*Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon*, (red) Kortner, Olaf, Munthe, Preben og Tveterås, Egil, H. Aschehoug & Co. (W. Nygaard) A/S og A/S Gyldendals Norsk forlag Oslo 1981

*Den norske los*, utgitt av Norges Sjøkartverk, 5. utgave, Stavanger, Norges Sjøkartverk, 1986

*Kunnskapsforlagets Store Norgesatlas*, Statens Kartverk, Kunnskapsforlaget, H.Aschehoug & Co. (W. Nygaard) A/S og A/S Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1996

*The New Encyclopedia Britannica*, Volume 11, 15<sup>th</sup> (Ed) 2002, Safra, Jacob E.(ed): By Encyclopedia Britannica, Inc, Chicago, London/New Delhi/ Paris/ Seoul/ Sydney/ Taipei/ Tokyo 2002



## Upublisert

Fulsås, Narve: *Det va' vel så laga*, foredrag ved "Lørdagsuniversitetet", Driv 3.2.2001

Borgos, Johan: "Inn og ut av fembøringstida", Foredrag v/Gratangen Fartøyvernssenter oktober 2002

Eldjarn, Gunnar: Tabell med utregning av lasteevne før og etter nordlandsbåtreforment

Eljarn, Gunnar: Privat byggeliste

Planke, Terje: Prøveforelesning ved doktordisputas 2001

## 8.3. Vedlegg

- I. Oversikt over forlisberetninger
- II. Milseskifter
- III. Beauforts vindskala
- IV. Oversikt over båtstørrelser
- V. Nordlandsbåten før 1860
- VI. Nordlandsbåten etter 1860
- VII. Ripekonstruksjoner
- VIII. Oversikt over figurer og foto

## I. Oversikt over forlisberetninger etter år, dato, høvedsmann/mannskap

### 1886

( 1 ) 8. januar på tur over Vestfjorden halvveis til Skrova, høvedsmann Kristian Andreassen Røtnes, Sørensen 1998:42

( 2 ) 28.januar utenfor Stamsund, høvedsmann Arnt Pedersen Nordfjord, Sørensen 1998:42

( 3 ) 4.februar ved Hopen, høvedsmann Lorents Johan Olsen, Sørensen 1998:36

( 4 ) 7.februar ved Henningsvær, høvedsmann Søren Hansen Dalen, Sørensen 1998:28-29

( 5 ) 7.februar ved Henningsvær, høvedsmann Johan Eilertsen Aarbostad, Sørensen 1998:29

( 6 ) 13.februar ved Henningsvær, høvedsmann Marselius Hansen Tortenå, Sørensen 1998:29-30

( 7 ) 6.mars ved Henningsvær, høvedsmann Einar Ingebrigtsen, Sørensen 1998:30

( 8 ) 9.mars ved Sund, høvedsmann Ole Rasmussen Haug, Sørensen 1998: 38

( 9 ) 17.mars ved Henningsvær, høvedsmann Just Eriksen Sandmo, Sørensen 1998:30

( 10 ) 29. mars utenfor Ørsnes, høvedsmann Kristoffer Andersen, Sørensen 1998:34

( 11 ) 29.mars ved Ballstad, høvedsmann Ludvig Benonissen Sandøy, Sørensen 1998:39-40

( 12 ) 29. mars ved Ballstad, høvedsmann Odin Marcussen Bårsund, Sørensen 1998:39-41

( 13 ) 29.mars ved Ballstad, høvedsmann Johan Nicolaisen Hysnes, Sørensen 1998:32 og 39-40

( 14 ) 3.april ved Nusfjord, Høvedsmann Martinus Wellassen Sund, Sørensen 1998:26

( 15 ) 3.april ved Ballstad, høvedsmann Johan Johnsen, Sørensen 1998:33

### 1890

( 16 ) 2. mars utenfor Stamsund, høvedsmann Nils Evensen Nordstrøm, Sørensen 1998:44

( 17 ) 2.mars utenfor Stamsund, høvedsmann Norman Olsen Furnæsvæg, Sørensen 1998:44

( 18 ) 2.mars utenfor Stamsund, høvedsmann Karl Jacobsen Evjen, Sørensen 1998:45

### 1891

( 19 ) 9. februar i Nappstraumen, høvedsmann Johan Danielsen Svinvær, Sørensen 1998:55

( 20 ) 23. februar ved Ballstad, høvedsmann Henrik Mathiassen Horn, Sørensen 1998:49, 52

( 21 ) 23. februar ved Ballstad, nevnt navn Fredrik Eriksen Igerø, Sørensen 1998:50, 52

( 22 ) 23. februar utenfor Henningsvær, høvedsmann Eilert Olsen, Sørensen 1998:51



- ( 23 ) 23. februar utenfor Henningsvær, nevnt navn Anton Olsen, Sørensen 1998:51
- ( 24 ) 2. mars ved Ballstad, nevnt navn Anton Andersen Ekeren, Sørensen 1998: 52-53
- ( 25 ) 7. mars ved Ballstad, nevnt navn Edvard Pedersen Brækken, Sørensen 1998:53
- ( 26 ) 18.mars ved Skrova, høvedsmann Johan Kristensen Haukås, Sørensen 1998:56
- ( 27 ) 7.april ved Ballstad, høvedsmann Jacob Kristensen Offersøy, Sørensen 1998:46
- ( 28 ) 7. april i Vestfjorden utenfor Reine, høvedsmann Peter Nilsen Rostad, Sørensen 1998:54

#### 1894

- ( 29 ) 14.januar på Vestfjorden, høvedsmann Nils Johan Tangen, Sørensen 1998:60
- ( 30 ) 23. januar sør for Kabelvåg, høvedsmann Vilhelm O. Størmer, Sørensen 1998:76-77
- ( 31 ) 1. februar vest for Henningsvær, høvedsmann Nils Olai Jensen, Sørensen 1998:75
- ( 32 ) 7. februar på Malangen utenfor Tromsø, Sørensen 1998:62-63
- ( 33 ) 9. februar utenfor Ballstad, høvedsmann Kristian Karoliussen Finvig, Sørensen 1998:72-74
- ( 34 ) 21.februar ved Ballstad, nevnt person Johan Jensen, Sørensen 1998:80
- ( 35 ) 26. februar ved Mortsund, høvedsmann Amund Pedersen Nordbostad, Sørensen 1998:65
- ( 36 ) 5. mars utenfor Svolvær, høvedsmann Nils Mathiasen, Sørensen 1998:61
- ( 37 ) 15. mars utenfor Storvågan/Ørsnes, høvedsmann Alexander Eilertsen Kragberg, Sørensen 1998:79
- ( 38 ) 17.mars utenfor Reine, høvedsmann Julius Olsen Trælvig, Sørensen 1998:82-83
- ( 39 ) 24. mars utenfor Svolvær, høvedsmann Lars Mikkelsen, Sørensen 1998:66-67

#### 1896

- ( 40 ) 9. mars ved Henningsvær, høvedsmann Nikolai Hansen Myrlandshaug, Sørensen 1998:84

#### 1898

- ( 41 ) 12.januar utenfor Tind, nevnt navn Kristian Dominikussen Stjern, Sørensen 1998:95
- ( 42 ) 2. februar Reine/Moskenesstraumen, nevnt navn Lars Tanke Remmen, Sørensen 1998:86-88
- ( 43 ) 9. februar utenfor Ballstad, høvedsmann Nils Mortensen, Sørensen 1998:92

- ( 44 ) 9. februar utenfor Ballstad, høvedsmann Johan Pettersen, Sørensen 1998:98
- ( 45 ) 23. februar ved Å, høvedsmann Petter Larsen Stokka, Sørensen 1998:85
- ( 46 ) 29.februar utenfor Ure, høvedsmann Hendrinius Evensen Alteren, Sørensen 1998:90
- ( 47 ) 1. mars utenfor Nusfjord, nevnt person Johan Andersen Røsvik, Sørensen 1998:91
- ( 48 ) 17.mars utenfor Ure, høvedsmann Ole Nilsen Bjørelv, Sørensen 1998:89
- ( 49 ) 17. mars mellom Ure og Mortsund, nevnt person Johannes Albriksen, Sørensen 1998:93
- ( 50 ) 1.april utenfor Kabelvåg, høvedsmann John Sandnæs, Sørensen 1998:101
- ( 51 ) 4. april ved Ballstad, nevnt navn Ole Olsen, Sørensen 1998:102
- ( 52 ) 13. april utenfor Sund, nevnt navn Johan Angel Johansen Selfjord, Sørensen 1998:94

#### 1899

- ( 53 ) 27. januar utenfor Landego, høvedsmann Evert Larsen Låvong, Sørensen 1998:105
- ( 54 ) 30. januar ved Moskenes, høvedsmann Anton Andersen Måsvær, Sørensen 1998:107
- ( 55 ) 1. februar ved Nesland, høvedsmann Amanneus Hagen, Sørensen 1998:103
- ( 56 ) 21. februar ved Moskenes, høvedsmann Anton Andersen Måsvær, Sørensen 1998:108
- ( 57 ) 4. mars ved Ballstad, nevnt navn Peder Nilsen, Sørensen 1998:106
- ( 58 ) 17. mars utenfor Moskenes, høvedsmann Jens Hansen Riise, Sørensen 1998:104



## II. Mileskifter

Både Helgelandflæsa og Melsteinen inngår i de såkalte mileskiftene som er beskrevet i artiklene *Veien mot nord* av Roald Morcken og ...i artiklen Rafto. Roald Morcken har 4 ulike utgaver av disse mileskiftene; fra 1300-tallet (I), fra ca 1590 (II), fra ca 1830 (III) og 1940 (IV). Jeg har konsentrert meg mest om distansen Trøndelag - Lofoten.

Ulikheten mellom de to artiklene er at Rafto behandler Thesens beskrivelse av mileskiftene fra Lofoten til Bergen, mens Morcken forsøker å sette mileskiftene inn i en kontinuitet fra vikingetid til 1940 og forsøker å knytte dette opp til en forståelse av at man allerede i vikingetid forholdt seg til breddegrader. Morcken er opptatt av tabellen som måleenhet og mulig bevis på kjennskapet til breddegrader.<sup>937</sup> Jeg har valgt å ikke forholde meg til Morckens kobling til tabell en som er opptegnet på 1300-tallet, og ønsker dermed ikke å gå inn i hans tilknytning til breddegrader. Jeg er heller ikke så opptatt av den nøyaktige målingen og overensstemmelsen med meter og nautiske mil som Morcken og Rafto er noe uenig om<sup>938</sup>. Jeg velger her et mer praktisk landskapsmessig utgangspunkt ved å se hvordan disse ligger plassert i leia.

Tabell II-IV er stort sett identiske mellom Vestfjorden og Algården. Det er ulike startpunkter ved Vestfjorden; i tabell II er det Løbenbratta (Løp ved Bodø), i tabell tre er det først ved Støtt, selv om det var sannsynlig at Thesen la inn et stopp i Helligvær avhengig av vær og vind. Helligvær var dermed sannsynligvis ikke en del av mileskiftene. Den enkle forklaringen på det er at mileskiftene var knyttet til den indre leia. Å seile fra Vestlofoten var å seile den ytre leia inntil man kom inn på "hovedleden" ved Støtt. På neste side har jeg vist oversikten over de ulike mileskiftene.

<sup>937</sup> Morcken 1977

<sup>938</sup> 7420m, Rafto 1961:151, Morcken i fotnote 1977:7-8 mer

## Tabell II – ca. 1590

*Peder Claussen Friis*

Bergen-Stensund  
 Stensund-Kinn  
 Kinn – forbi Stadt  
 Til Flåvær  
 -----  
 -----  
 -----  
 Kyrhaug-Kragevaad  
 Kragevaad-Bucklesund  
 Bucklesund-Alegaard  
 Alegaard-Helgelandflæs  
 Helgelandflæs-Skielfuen  
 Skielfuen-Mangvorholm  
 Manvorholm-Stytten (Støtt)  
 Stytten-Løbenbratta (Løp v/Bodø)  
 Løbenbratta-Stegen(Steigen)  
 Stegen---- ?  
 ?----- Sandtorff  
 Herfra uklart

## Tabell III-ca.1830

*Elias Thesen*

Bergen Stensund  
 Stensund-Kinn  
 Kinn – Kråkenes  
 Kråkenes – Flåvær  
 Flåvær-Rødholmen  
 Rødholmen-Kvitholmen  
 Kvitholmen-Kyrhaug  
 Kyrhaug-Krågvåg  
 Krågvåg-Bishager  
 Bishager-Algården  
 Algården-Melsteinen  
 Melsteinen-Skjelven  
 Skjelven-Mangvaren  
 Mangvaren-Støtt  
 Støtt-over Vestfjorden  
 til-Reine i Lofoten  
 Slutt

## Tabell IV-1940

*Havnø og Pettersen*

Bergen Holmengrå??  
 ----  
 ----  
 ----  
 ----  
 ?---- Fuglen (=Kvitholmen)  
 Fuglen-Tyrhaug (Kyrhaug)  
 Tyrhaug-Børøund  
 Børøund- ?  
 ? --- Algaren  
 Algaren-Melsteinen  
 Melsteinene-Sjelva  
 Sjelva-Mangvaran  
 Mangvaran-Støtt  
 Støtt-Landego  
 Landego-Steiberget (Steigen)  
 Steiberget-Rotvær  
 Rotvær-Græsholmen  
 Græsholmen-Klauva  
 Klauva-Rauberget  
 Rauberget-Finnkrokan  
 Finnkrokan-Sørløngstuva (Lyngstua)  
 Sørløngstuva-Sildnebben (Sildmylingen)  
 Sildnebben-Vatnholmen  
 Vatnholmen-Hammerfestmylingen  
 H.festmylingen-Stikkelsesvågnæringen  
 St.vågnæringen-Sværholtklubben  
 Sværholtklubben-Sletnes  
 Sletnes-Kjølnes  
 Kjølnes-Vardø .<sup>939</sup>

Mileskiftene i tabell II går innaskjærs fra Støtt til Løbenbratta (nord for Bodø – markerer nordfra innseilinga til Bodø),<sup>940</sup> er en fjell/bergside som ligger utenom Løpsholmen og til

<sup>939</sup> Morcken 1977:77



Steigen (Stegen, i tabell IV Steiberget). Det var mest jekter og større fartøyer som gikk direkte over Vestfjorden fra Helligvær.<sup>941</sup> De var ansett som "hardhauser" de som skulle til Vest-Lofoten og som la ut allerede fra Helligvær med mindre båter enn jektene.<sup>942</sup> Helseth skriver også at det i 1820-årene ble gjort forbedringer på jektene som førte til at "...man våget sig nu over lengere åpne havstykker..."<sup>943</sup> Det var også ifølge Helseth klager i samtiden om at dette "...ødela loskunnskapen" og når man ikke lenger var så kjent i den gamle leia ville dette skape problemer hvis man måtte finne inn i dårlig vær.<sup>944</sup>

Uoverensstemmelsene mellom tabellene for eksempel ved benyttelse av Helgelandflæsa (det finnes også en Helgelandflæsa i Fugløyfjorden – grensen mellom Helgelandleia og Salten?) og Melsteinen hadde ingen praktisk betydning siden de ligger bare to nautiske mil fra hverandre. Begge ligger slik i leia at de begge kunne benyttes som leimerke,<sup>945</sup> og som en del av punkter/steder i mileskiftene. Sandtorg var nok mer knyttet til de vanskelige strøm- og vindforholdene i Tjeldsundet, mens Græsholmen kunne være et viktig merke når man kom nordfra og skulle finne innløpet til nettopp dette sundet.

Mileskiftene var nært knyttet til den gamle sjømila som tilsvarer 6 nautiske mil ifølge Morcken (en nautisk mil er 1852 m). Denne mila var landets offisielle land- og kystmil til 1875.<sup>946</sup> Mileskiftene kommer frem i en forordning av 1648 (24. desember): "*Paa hver norske Miilveis, eller saa omtrent efter Stedernes leilighed, skal holdes og skee Skifte, og paa hver tredie Miil forordnes en smuk formuendes Mand paa en god beleilig Gaard ved alfare Veien til Lands, saavel som ogsaa til Vands det næste Søekanten skee kan, som kan holde Gestgiverie, saa den Reisende kan bekomme nødtørftig Øll og Mad samt Logement og Natteleie.....*"<sup>947</sup>

Her kobles altså behovet for skyss med skysstasjoner med en hyppighet per tredje mil.

Mileskiftene hadde likevel et eldre utgangspunkt. Punktene for mileskiftene var stort sett små holmer som lå sentralt og lett synlig i leia. På disse holmene fantes det i 1885 varder. (På

<sup>940</sup> kart nr 65 trykt 1996

<sup>941</sup> Coldevin 1964:265-266

<sup>942</sup> Coldevin 1964:265

<sup>943</sup> Helseth 1938:46

<sup>944</sup> Helseth 1938:47

<sup>945</sup> Fabricius 1885:35

<sup>946</sup> Morcken 1977:8 da ble det metriske system innført

<sup>947</sup> Morcken 1977:48

Helgelandflæsa, Sjelva, Mangvardene og sannsynligvis flere<sup>948</sup>) og det er høyst sannsynlig at samtlige av disse stedene fra gammelt av har hatt varder.

<sup>948</sup> Fabricius 1885:35,39,55



### III. Beauforts vindskala relatert til tradisjonelle navn på vindstyrke

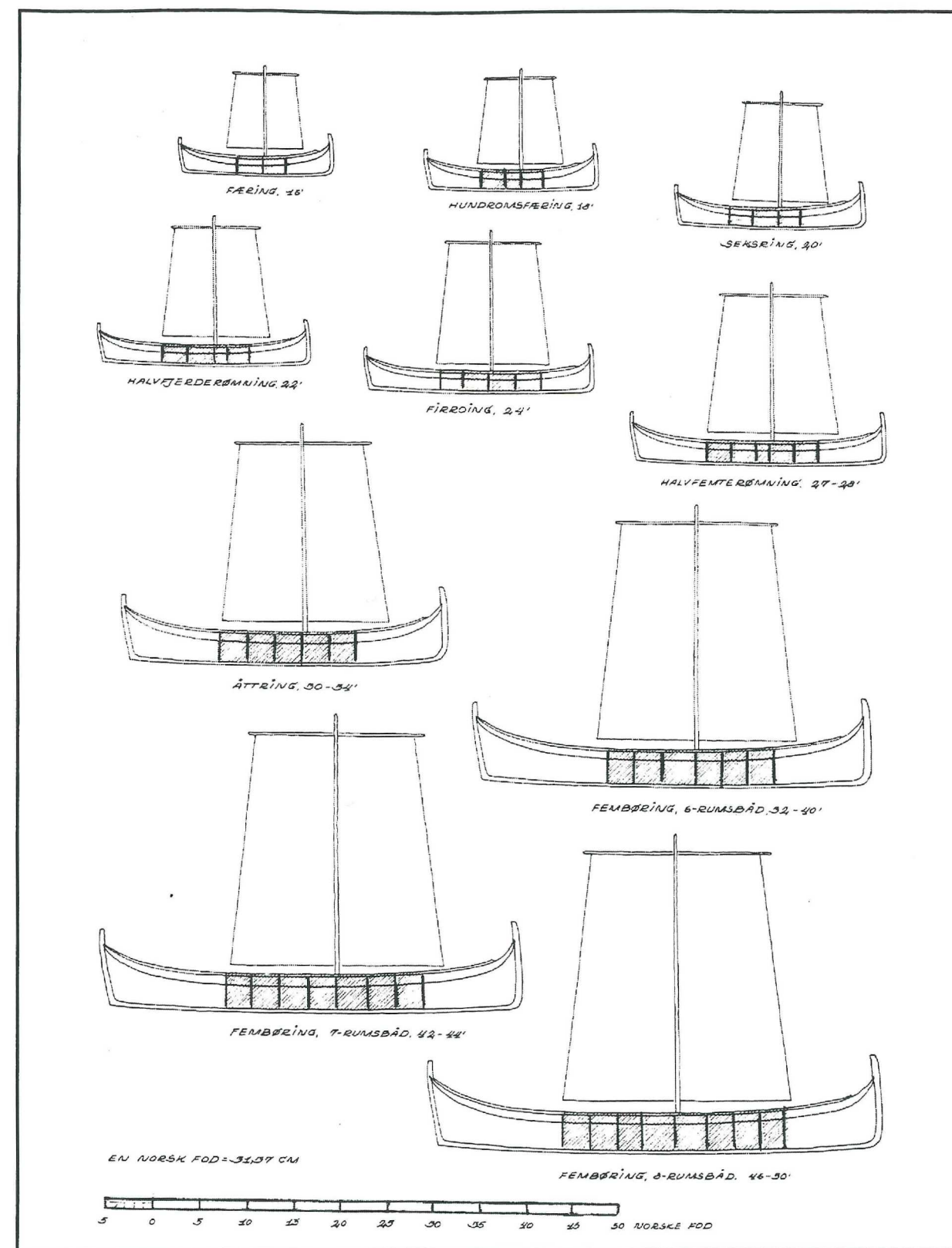
Beaufort	betegnelse	m/sek	tradisjonelle navn på vindstyrke
0	stilla	0,0-0,2	Stilla (mange slags)
1	flau vind	0,3-1,5	Skjell-stilla, klinkhammar-stilla
2	svak vind	1,6-3,3	Ræk,
3	lett bris	3,4-5,4	Snå, kjøl,
4	laber bris	5,5-7,9	God dragar, "Halv seggels vind"
5	frisk bris	8,0-10,7	"Liten seggels vind", "Full seggels vind" "Duveleg seggels vind"
6	liten kuling	10,8-13,8	en- klørs vind to-klørs vind
7	stiv kuling	13,9-17,1	tre-klørs vind
8	sterk kuling	17,2-20,7	fire-klørs vind fem-klørs vind
9	liten storm	20,8-24,4	"han lette på rokket", "han e rykand" seks-klørs vind
10	full storm	24,5-28,4	sam-rokk, tav-rokk,
11	sterk storm	28,5-32,6	"Domm", "Skavèr"
12	orkan	over 32,6	"Askdomm", "Stor-skavèr"

Videre mener Eldjarn/Godal at begreper som "sæggelvind" refererer til vindstyrke 6-8, mens "kuling"/"kløning" referer til vindstyrke 6-8, "rokk" til 8-12 og "stor-ver"/"stor-kuling" til vindstyrke 10-12.<sup>949</sup> Oversikten er satt sammen av Beauforts vindskala,<sup>950</sup> og Eldjarn og Godals forslag til sammenstilling av informantenes begreper og Beauforts skala. Forsøket på sammenstilling bør ikke tas som eksakt, mer som et forslag til forståelse.

<sup>949</sup> Eldjarn/Godal 1988:87

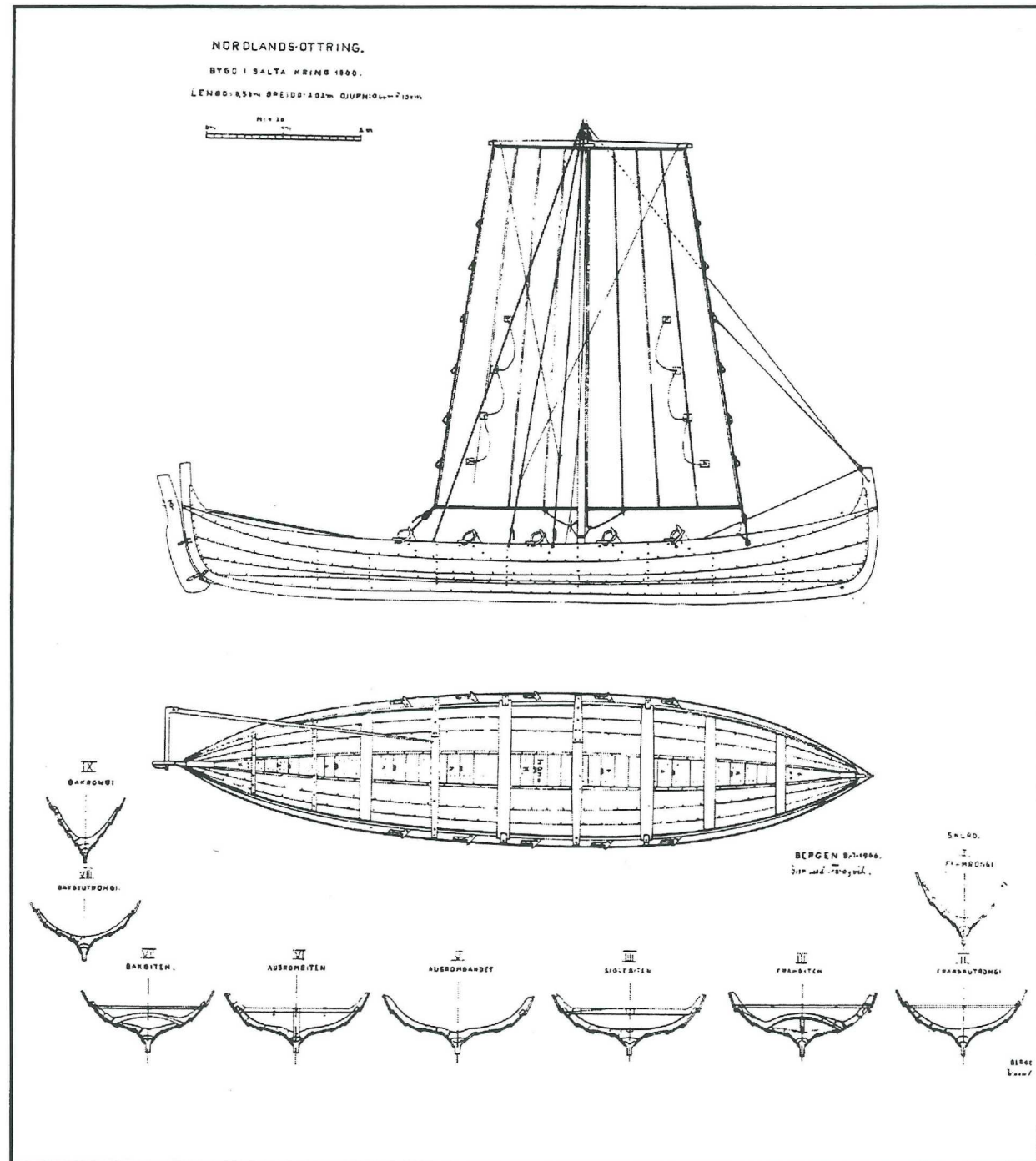
<sup>950</sup> Dannevig 1981:16

### IV. Oversikt over båtstørrelser<sup>951</sup>

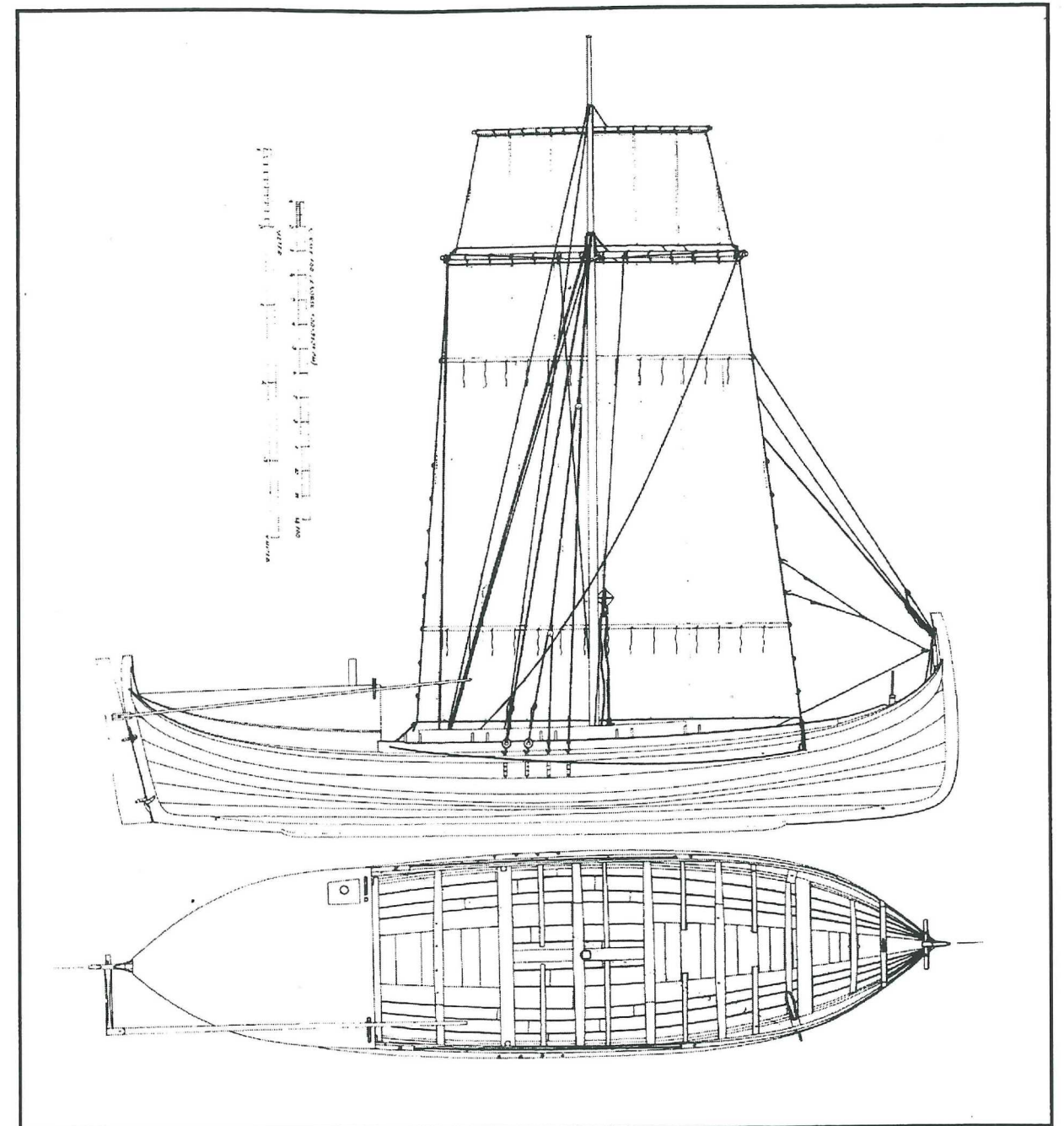


<sup>951</sup> Working Papers 12, The national Museum of Denmark; *Nordlandsbåden – analysert og prøvesejlet af Vikingskipshallens Bådelag* 1980:20, tegning Morten Gøthche





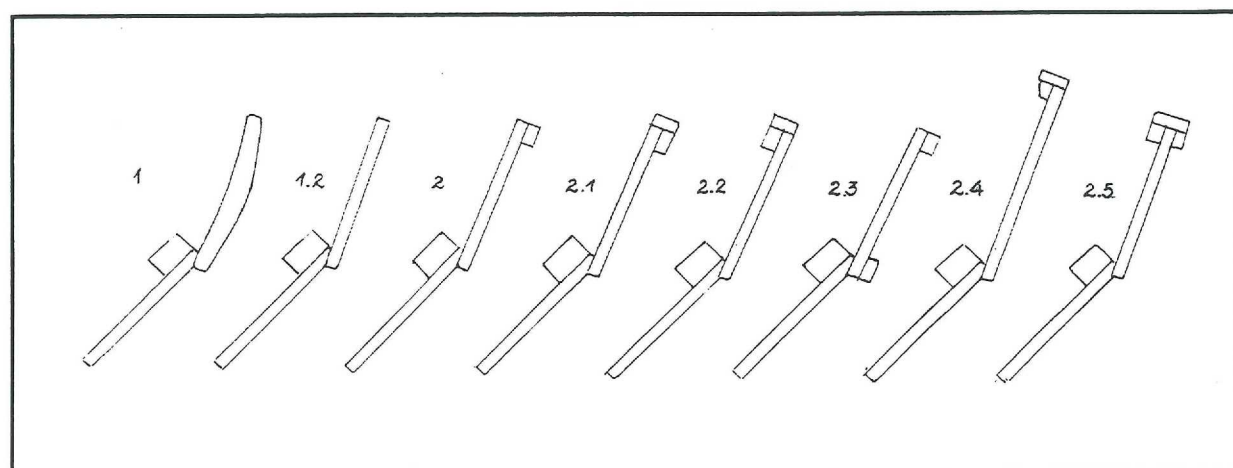
<sup>952</sup>Christensen 1979:107, tegning Bernhard Færøyvik 1946



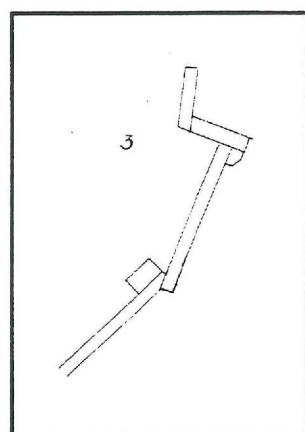
<sup>953</sup> Working Papers 12, The national Museum of Denmark; Nordlandsbåden – analyseret og prøvesejlet af VIKINGESKIBSHALLENS BÅDELAUG 1980:235, tegning Morten Gøthche



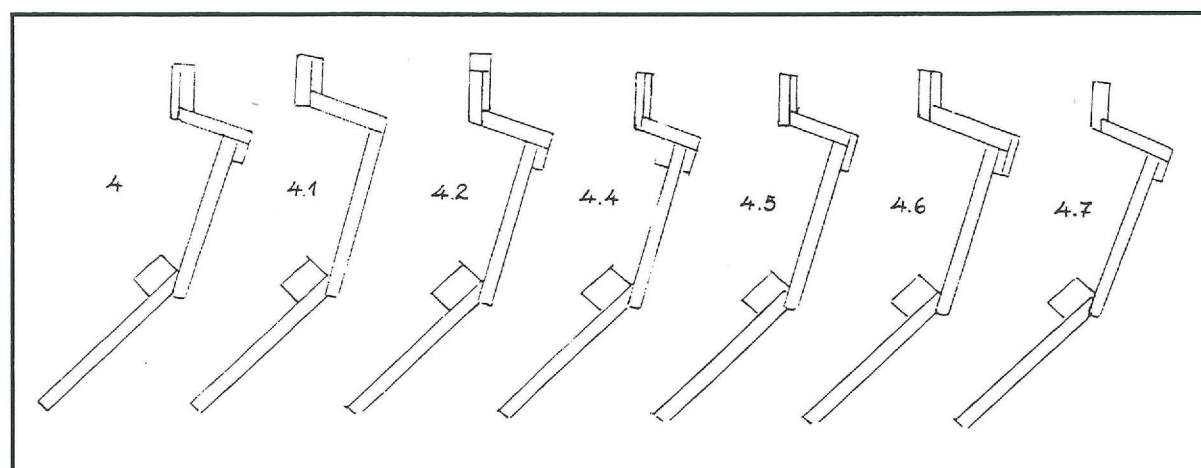
VII. Ripekonstruksjoner<sup>954</sup>



1-2.5



3



4-4.7

Vedlegg VIII, figurer og foto

**Fig 1** s 23. Foto: Klinkbyggeteknikk. Nybygging av tororing ved Gunnar Eldjarns båtbyggeri 2001.

Foto Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 2** s 51, Modell, Mariann Mathisen

**Fig 3** s 56. Tegning: Endringer i stevnfasongen.

Tegning Gunnar Eldjarn, Eldjarn/Godal 1990:238. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 4** s 57. Foto: Hoggning av halsbord. Kopibygging av Misværåtrring ved Gunnar Eldjarns båtbyggeri 1997.

Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 5** s 57. Foto: Botten i Misværåtrring består av 2 omfar. Kopibygging av Misværåtrring, ved Gunnar Eldjarns båtbyggeri 1997.

Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 6** s 62. Foto: Botten i en storfembøring er delt opp i 4 omfar. Bygging av fembøring God Bør ved Gunnar Eldjarns båtbyggeri 2002.

Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 7** s 63. Foto: Salarøy og Drauen. Underveis til Lofoten på vinteren 1996.

Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 8** s 84. Foto: Ballast langes ombord. 2002

Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 9** s 86. Foto: Mastereising. 2002

Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

<sup>954</sup> Eldjarn/Godal 1990:342, 343, bind 2



**Fig 10** s 95. Kartgrunnlag: Sjøkart nr. 45, 2001, gjengitt med tillatelse nr. 448/03 fra Statens kartverk Sjø. Ikke beregnet for navigasjon. Navn Saksa og Biskopen uthevet. Utsnittet fra målestokk 1:50 000, forminsket ca 45 % til målestokk ca 1:90 000.

**Fig 11** s 98, Svartoksen ved innseilinga til Bodø. Kartgrunnlag: Sjøkart nr 65, gjengitt med tillatelse nr. 448/03 fra Statens kartverk Sjø. Ikke beregnet for navigasjon. Navn Svartoksen uthevet. Utsnittet fra målestokk 1:50 000, forminsket ca 45 % til målestokk ca 1:90 000.

**Fig 12** s 101. Skjelva. Kartgrunnlag: Sjøkart nr. 55, gjengitt med tillatelse nr. 448/03 fra Statens kartverk Sjø. Ikke beregnet for navigasjon. Navn Skjelva uthevet. Utsnittet fra målestokk 1:50 000, forminsket ca 60 % til målestokk ca 1:130 000.

**Fig 13** s 110. Kart, Utvalgte havner i Lofoten, © Ivar Svare Holand, 2003. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 14** s 112. Foto: Vestre Nesland. 2002  
Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 15** s 112. Foto: Dragspor, Vestre Nesland. 2002  
Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 16** s 113. Kart over utvalgte havner i Nord-Troms, © Ivar Svare Holand, 2003. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 17** s 122. Mannskapsskisse for fembøringene Drauen og Salarøy, 2003. Arne-Terje Sæther. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 18** s 127. Vindretning i forhold til båten, 2003. Arne-Terje Sæther. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 19** s 129. Foto: Bakromskaren pumper. 2001  
Foto. Knut Johansen, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 20** s 132. Foto: Fembøringen Drauen surfer på båra. 1998  
Foto: Ingrid Sommerseth, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 21** s 134. Foto: Fembøringen Salarøy i stiv kuling. 1995  
Foto: Vegard Heide, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 22** s 147. Kart, Områder rundt LoppHAVET, © Ivar Svare Holand, 2003. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 23** s 148. Foto: Fembøringen Drauen og båra. 2003  
Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.

**Fig 24** s 186. Foto: Setting av åttring. 2002  
Foto: Arne-Terje Sæther, privat arkiv. Gjengitt med tillatelse.