

# Fra København til Nordkapp for 130 år siden

WILLIAM HURTON

*I 1851 utkom i London en reisebeskrivelse i to bind, med tittel «A voyage from Leith to Lapland; or Pictures of Scandinavia in 1850». Forfatteren het William Hurton.*

*Biografiske opplysninger mangler, men det later til at boken solgte godt, for året etter kom den i ny, revidert utgave i ett bind. Noen år senere utga forfatteren en fiktiv reiseskildring fra Norden for ungdom, kalt «The Doomed Ship; or the Wreck of the Arctic Regions». Det later til at reisen til Skandinavia har gitt Mr. Hurton atskillig inspirasjon.*

*«Itineraria Norvegica», eller Utlendingers reiser i Norge, er i våre dager blitt et interessant samleområde for bibliofile. I sin bibliografi fra 1970 har dr. Eiler H. Schiøtz registrert 1278 titler fra før 1900; noen er kommet til siden.*

*Rent bortsett fra selve samlegleden ved disse bøkene, gir de en særegen innfallsvinkel på vår kulturhistorie. Mot slutten av 1800-tallet blir mange av bøkene riktignok temmelig stereotype – de beskriver de samme turistruter som forgjengerne, og viser i grunnen best hvordan de mest turist-hjemsøkte norske landsdelene mer og mer tilpasset seg den nye tids reiselivsindustri. De tidligere bøkene – også Hurtons – har derimot pioner-turismens umiddelbare friskhet. Felles for de aller fleste var imidlertid at de inneholdt få eller ingen fotografier. Trykk, xylografier o.l. var der en del av, men for alle forfattere gjaldt det likevel i første rekke å forme sine inntrykk i ord – noe som kan virke litt uvant på våre dagers turister, som bare trykker på en kamera-utløser og bokstavelig talt «lar bildet tale for seg selv».*

*Hurtons bok manglet illustrasjoner, men nettopp dette har gjort den skriftlige fremstillingen så levende. Hurton er en typisk romantiker, med sterke litterære interesser. I Danmark knytter han et personlig vennskap med H. C. Andersen,*

og han har en lang beskrivelse av Adam Oehlschlägers begravelse. Romantikeren slår stadig gjennom på ferden langs norskekysten, i begeistrede landskapsskildringer. Er stedet og stemningen den rette, henter han gjerne frem et passende drama eller dikt og leser høyt for seg selv.

Men samtidig er han en våken og skarp iakttaker på mange felt. Han har seilt som sjømann og arbeidet på båtbyggeri. Dette gjør hans beskrivelser av tørre og mindre norske båttyper interessante og troverdige. Han betrakter og beskriver folkelivet og folkedraktene, ikke uten den «siviliserte engelskmanns» noe hovevende holdning overfor de primitive nordmenn.

Hurton dro fra Hull til København i november 1849 over Glückstadt ved Elben, Kiel og Svendborg. Etter å ha tilbrakt julen og storparten av januar i Kongens by, innskipper han seg med båt til Christiania; og vi følger ham om bord. Han går i land i Drøbak, drar med hest og slede over land til Bunnefjorden og over isen inn til hovedstaden, hvor han oppholder seg i omkring tre måneder. Hans inntrykk herifra har relativt lite med livet ved fjorden og havnen å gjøre, og er derfor utelatt her. Derimot følger vi ham trofast fra Christiania til Bergen, deler hans inntrykk fra denne byen, og blir med ham på ferden til Tromsø med en Nordlandsjekt – vel en av de få så detaljerte og levende beskrivelser i sitt slag – og videre til Hammerfest og Nordkapp, som var hans reises romantiske og lengsels store mål. Siste del av boken er en kortfattet beretning om ferden sydover fra Nord-Norge til Gøteborg med en svensk skonnert. Denne tas ikke med her.

Bård Kolltveit.

Jeg hadde fått plass med det første skip som skulle gå direkte til Christiania dette året (1850) – den danske skonnert «Prindsesse Caroline», skipper J. Momme. Ved ombordstigningen betraktet jeg med største interesse tollfunksjonærens grundighet i forbindelse med utklareringen. Han spikret wire over såvel lukeåpningen som over andre deler av fartøyet hvor det fantes last, og forseglet alt med sitt store offisielle segl. Mannskapet dekket seglene omhyggelig med tjære og seilduk for å beskytte dem mot skade, idet det straks ville vekkes mistanke om at seglene var blitt klusset med, hvis de bar preg av skade ved ankomst til bestemmelsesstedet. Konnossementet ajourføres like til det øyeblikk da lemmene legges over lukene, og blir forsvarlig attestert. Ved lossing må lasten tilsvare nøyaktig det som er oppgitt i konnossementet. «Prindsesse Caroline» var en liten, men høymastet, fullrigget skonnert på ca. 90–100 tonn dødvect, og lasten var meget omfattende. Den bestod av et rikt utvalg av forskjellige forbruksvarer. Skipet lå temmelig dypt, med omtrent atten tommer fribord midtskips.

Vi forhalte ut fra kaiplassen i Nyhavn midt i en kraftig snestorm. Selv inne i den beskyttede havnen blåste det sterkt, og kulden var gjennomtrengende. Det var 22. mars, og selv om det var hugget en kanal i isen ut fra Nyhavn, så var den allerede ved å fryse til igjen, og det var bare med store vansker skonnerten klarte å komme gjennom. Vi passerte havneinnløpet med god fart, men snefallet var så tett at selv skrogene til de store linjeskipene og fregattene bare et tyvetall yards unna, bare kunne skimtes utydelig. Vi kom snart ut i det åpne Øresund, og fikk først da kjenne stormens sanne styrke. Ekstra mannskap var med ombord for å hjelpe til med å få fartøyet trygt ut; og de trengtes, for sjøen var virkelig grov. Ingen andre skip enn vårt var å se under seil, og uværet ble etter hvert så kraftig at kapteinen klokkelig lot begge ankre falle et par mil fra kysten. Alt ble beslått, og vi red uværet bra av med flere favner ankerkabel ute, selv om stormen raste videre, sneen pisket nådeløst og bølgene brølte som rasende løver hele natten.

Neste morgen, lørdag den 23. klokken 10 fm. gjorde vi klart til å heise seil på nytt. «Litt hjelp er mer verd enn mye medynk», og nå og senere på reisen ga jeg gladelig en hånd med hvis det var nødvendig, halte, heiste og gikk til hånd med en villighet så oppriktig som den beste blant mannskapet. Det var tungt å hive ankeret, for belastningen på kablene var enorm. Da flikene løsnet fra bunnen, blåste det nærmest orkan; snefokket blindet oss og kulden gjorde oss nummen. Vi forsøkte å krysse med revet storseil og toppseil, men det var forgjeves.

Jeg ble nå øyenvitne til hvordan isen gradvis la seg på den opprørte havflaten – et syn jeg lenge hadde ønsket å få oppleve. Først frøs de små drivende partiklene av havskum og fløt på overflaten uten å brytes i stykker. Gradvis dannet det seg på sjøen små isskjell, som varierte i størrelse fra en sixpence til et crown-stykke. De var meget skjøre, men ble tykkere for hver time. Noen klumpet seg sammen i

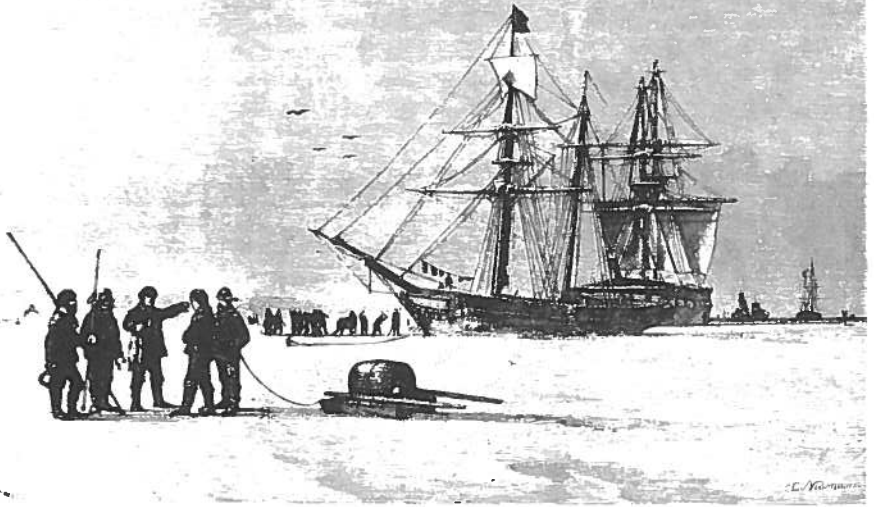
sirkelrunde flak fra en tomme til fire fot i tverrmål, men de fleste var fire til seks tommer i diameter og vakkert regelmessige i formen. Bølgene steg og sank hele tiden, men bortimot midnatt virket det som om sjøen ble noe dempet av isen som frøs til tross for at vinden blåste med uforminsket styrke og dønningene var like store som før. Jeg tørnet inn for natten, tilfreds i bevisstheten om at Kong Vinter ville vinne over Kong Vind.

Da jeg kom på dekk neste morgen, søndag den 24, kort etter soloppgang, ble jeg møtt av et vidunderlig vakkert sceneri, skjønt verken nytt eller uventet. Isen hadde nå lagt seg i store, løse flak som steg og sank med bølgene som fortsatt gikk høye, og skonnertens skipsside fra skanseklødning til noen fot under vannlinjen var kledd med is fra seks tommer til en fot eller mer. Gallionsfiguren, baugsprydet, stevnen og forskipet så langt akterover som til kattbjelkene, var en eneste ismasse. Martingalen, baugstagene, pertene langs klyverbommen og annen rigg rundt baugsprydet var også dekket med is til tredobbel tykkelse. Løse endetamper som var blitt hengende over skutesiden, var kledd med isklumper bokstavelig talt av størrelse som små kagger eller ankerbøyer. Skipperen kappet noen av dem løs med en øks, og fikk også hugget vekk en del is fra baugen og skutesidene. I kjølvannet aktenfor oss var råken temmelig isfri, noe som til en viss grad skyldtes at skipsbåten lå der og giret omkring så langt de to fanglinene tillot. Båten var temmelig full av vann, men både uten- og innenbords var de øverste bordgangene dekket med fra seks til ni tommer tykk is. Det fikk den til å flyte som en livbåt, selv om bølgene til tider begravde den helt.

Solen steg opp over en stor, mørk skybanke, og sendte gnistrende stråler over det vidstrakte og virkelig storslåtte vintersceneriet. Begeistret betraktet jeg spirene, tårnene, festningene og alle de andre velkjente landemerkene i København, som stod klart fram i strålene fra morgensolen. Været var like ille, og vinden rotet opp sjøen fortsatt, til tross for isfloene.

Mens vi kroet oss sammen inne i kahytten om ettermiddagen, satte min verdige skipper Momme seg til å lese i en stor bok, som med sine margbemerkninger minnet svært om en bibel. Jeg var forbauset, men også glad over å se ham opptatt med slike sømmelige sysler; men den altoppslukende interesse han la for dagen under lesningen gjorde meg mistenksomt nysgjerrig, og da jeg så nærmere etter, oppdaget jeg at det var – en navigasjonsbok!

Så urolig stampet og slingret skonnerten, og så alvorlig utsatt var vår ankringsplass, at skipperen bestemte seg for å finne et tryggere sted. Klokken 5 em. lettet vi derfor anker, og enda en gang satte vi seil midt i en snekave, og krysset innover mot havnen, til vi lå i direkte linje med batteriet Trekroner og fastlandet. Omtrent en kvartmil i le av denne utmerkede bølgebryteren lot vi ankerene gå på nytt, og fordelene ved det nye ankringsstedet var vel verd slitet. Da vi beslo seilene på nytt virket det som om vinden spikret oss fast til riggen mens vi var til værs, og seilduken pisket og slo med tordenbrak.



Innefrosne skip på København red. (Gunnar Knudsen: Sejlskibe og sømænd i forrige årundrede. Kbh. 1975)

Ice-bound ships on Copenhagen Roads.

Jeg ble meget forbauset over den store likheten mellom danske og engelske kommandoord. Skjønt jeg aldri før hadde hørt det danske sjømannsspråk, forstod jeg mange av ordene straks de kom over skipperens lepper. Enhver intelligent engelsk sjømann ville etter en ukes praksis meget vel forstå alle ordrer om bord i et dansk fartøy, og omvendt. Som interessante eksempler på denne slående likheten, vil jeg velge noen få vendinger: *forud* (forward), *midtskibs* (midships), *pumpe* (pump), *sæt af* (set off), *masten* (mast), *sætte sejl* (set sail), *hejse*, (hoist), *styrebord* (starboard) *bagbord* (larboard), *logline* (log line), *logbog* (log-book), *læ* (lee), *skonnert* (schooner), *bark* (bark or barque), *brig* (brig), *skib* (ship), *blokke* (blocks), *gaffel-topsejl* (gaff-topsail), *mesan* (mizzen), osv. osv.

Ved dag gry mandag den 25. var det et vidunderlig syn å se de mange innefrosne skip, og den mer og mindre tilfrosne, enorme vannflaten i det glitrende solskinet. Store skarer av måker og andre sjøfugler ga scenen liv. Faktisk er alltid store flokker av disse vakre skapningene å se svevende over Øresund i nærheten av København. På fine kvelder var rær og rigg på krigsskipene i indre havn bokstavelig talt dekket med måker, som av og til sitter så tett sammen på stagene at de minner om et perlekjede. De får alltid være i fred, noe som forklarer at de er så tamme og tillitsfulle. Dette tiltalende karaktertrekk ved de vennlige danskene kommer særlig til syne i Københavns gater, for spurveflokkene er overmåte store, og fuglene er så velfødte og modige at det ville være fullt mulig å

fange enkelte av dem i hånden. Jeg har aldri sett spurver så forbløffende tamme og freidige. Ofte har jeg gått gjennom flokker på femti og hundre som har slått seg ned på torg og andre åpne plasser, og nesten trådt på dem før de kom seg unna. – I løpet av dagen frøs isen gradvis til rundt oss, og alt pekte i retning av at vi ville bli liggende urørlige de neste 24 timer.

Tirsdag den 26. opprant med strålende solskinn, og selv om isen mange steder nær oss var temmelig tynn, var den meget sterk nærmere land, og vi manglet gunstig vind til å få oss ut i åpent vann, selv om en slik utvei ellers hadde vært praktisk mulig. Av alle utgående skip på redan lå vårt nærmest ytterkanten av isen, som ikke var mer enn tre hundre yards fra oss i retning av batteriet. En stor svensk bark som kom inn for god bøl, prøvde å slå seg gjennom isen for fulle seil et par hundre meter fra oss, og kom et godt stykke innover mot havnen. Jeg klatret til værns for å betrakte det storslåtte panoramaet rundt oss, og hadde dermed et førsteklasses fugleperspektiv til vår nabo, det berømte Trekronebatteriet, som har en betydelig utstrekning, bygget over et kunstig fundament i Øresund, omtrent to engelske mil fra havneinnløpet. Bestykningen på batteriet synes å være av veldig kaliber – som også later til å være tilfelle med batteriene på land. Da jeg satt oppe i forre saling, klarte jeg tilogmed å skrive et brev hjem, behørig datert på det forblåste, opphøyede sted! Jeg forestilte meg klart slagscenen i denne delen av Øresund under Nelsons angrep. Hvem kan glemme Campbells «Battle of the Baltic»! Hvor fint har han ikke penslet ut den korte pausen hvor pusten holdes før kanonene slynger ut sine fryktelige ødeleggelsesprosjektiler!

«There was silence deep as death,  
And the boldest held his breath  
For a time.»

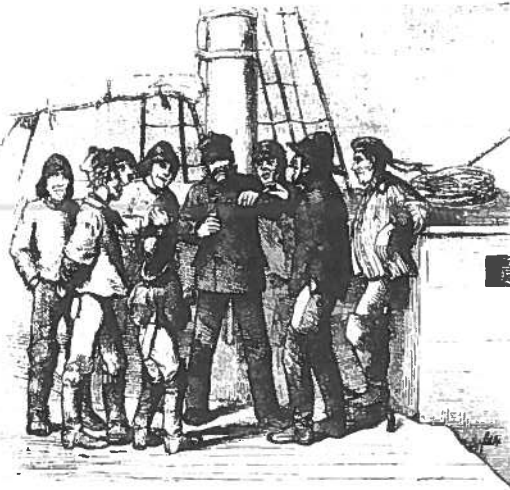
Isen tyknet slik til i løpet av dagen at den bar oss trygt like inn til skipssiden. Skipsbåten var allerede blitt lenset, frigjort for islaget og heist opp av sjøen. Den store postdamperen fra Wismar i Prøyssen forserte seg gjennom den samme råken som det svenske skipet, men tross sine mektige dampdrevne krefter, gikk skipet med sneglefart gjennom isen, som må ha skåret det kraftig opp, skulle man dømme etter de forferdelige drønn vi kunne høre.

Morgenen onsdag den 27. ble vindretningen gunstig, og like etter daggry tørnet vi til, alle som en, for å skjære oss vei gjennom isen. Gjennom et par hundre yards måtte vi kutte en renne så bred som skonnerten for å få den ut i kanalen som dampskipet så beleilig hadde skåret opp. Utstyrt med økser og håndspaker gikk vi til arbeidet med liv og lyst. Isen var meget ujevn på overflaten, og tykkelsen var ca. fem til seks tommer. Det første vi gjorde var å stikke ut rennen, ca. 25 fot bred, i samme visningsretning som ankrene.



Isvekking (Sejlskibe og sømænd)  
Cutting a canal through the ice.

Retningen ble markert med håndspaker satt på ende, og isen ble skåret i rett linje fra spake til spake. Kulden var intens, men arbeidet holdt kroppen god og varm, selv om hendene og føttene led atskillig av sprut fra det iskalde vannet. Da vi hadde skåret én skipslengde, ca. 60 fot, delte vi stykket på langs i to deler, hvoretter disse ble skåret opp på tvers i seksjoner fra seks til ti fot i hver retning. Ved hjelp av båtshaker dro vi flakene under den faste tilstøtende isen, slik at vi fikk kanalen helt isfri. Dette var slett ikke noen barnelek, og det krevde både varsomhet og behendighet for å unngå ulykker, for isen vi stod på skalv og knaket faretruende mens vi skar den opp. Vår neste oppgave var å gå om bord igjen, og hive inn på brattspillet for å hale skipet forover. Her sang jeg ut det engelske «h-e-a-v-e h-o-h!» av mine lungers fulle kraft, og aldri har jeg vel arbeidet med sterkere arbeidsvilje, for jeg elsker å høre det lystige klikk-klikk-klikk fra den fallende sperrehaken på palstøtten. Denne hivingen viste seg likevel å bli fryktelig slitsom, for isen bet seg så fast i skonnertens sider og forskip, at syv-åtte mann knapt klarte et eneste hakk uten flere forsøk. Vi hadde en mengde kabel ute, og hev først inn på det ene ankeret og så på det andre, til vi hadde baugen kloss i den faste isen. Så hentet vi på nytt øksene og skar til en ny skipslengde. Da jeg denne gangen med håndspaken i neven kom til å trå på et felt



«Mesanskjøt» etter hardt arbeid. (Sejlskibe og sømænd)

«Splice the main-brace» after heavy work.

med tynn is, ga isen etter, og øyeblikket etter sto jeg i vann til livet. Jeg åpnet ikke munnen, men bredte stille ut armene til styrmannen kom og dro meg ut av mitt gratisbad. Jeg lo av min sørgelige tilstand og ristet mest mulig av vannet av meg mens jeg klatret om bord i skipet og skiftet klær, og ti minutter etter hugget jeg lystig videre, som før. Dette var heldigvis det eneste lille uhell vi var utsatt for.

Ved middagstid stod ankerkabelen loddrett, og kort etter var ankrene oppe og kattet. Vi manglet likevel fortsatt tredeve yards av kanalen før vi var gjennom og ute i åpen råk. Skipsbåten ble derfor bemannet og en trosse og kjettinger fraktet over til den faste isen på den andre siden av råken. Vi halte deretter skonnerten forover ved hjelp av håndspillet ved formasten. Bukten på trossen gikk selvsagt langs skipet og over hakkebrettet. Klokken 2. em. var vi i den åpne råken, og etter å ha satt seil var vi ute i Øresund etter et kvarters tid. Hurra, messekamerater! hurra, gamle skute! vi er fri! Og nå er det «mesanskjøt» til hele mannskapet.

Jeg lærte mye praktisk sjømannskap på en noe spesiell måte i løpet av disse dagenes kamp med Kong Vinter. Skipperen var dansk, styrmannen var norsk, og vi hadde dessuten en svenske om bord. Ingen av dem var dårlige representanter for sine respektive nasjoner.

Solen skinte klart, brisken sto frisk, og for storseil, gaffeltoppseil, forre gaffelseil, forre mersseil, forre bramseil, stagseil, klyver og jager feiet vi avsted. København forsvant akterut, men så lenge sikten tillot, betraktet jeg dens forsvinnende profil med fylt hjerte. Vi hadde vakker utsikt til kysten av Sjælland, som her er både storslagen og romantisk. Dette regnes med rette som den vakreste kyststrekning som Danmark, som ellers er fattig på slikt, kan oppvise.



Jeg ble igjen særlig slått av den utsøkte grønnlige fargetonen og det fullkomment klare vannet i Øresund. Det beste inntrykket får man ved å stirre mot kjølen på et flytende fartøy, for da fremheves virkningen, og den slående skjønnheten kommer klart frem. Den danske benevnelse Øresund skyldes sundets likhet med det menneskelige øre. Innløpet til Øresund ved Helsingør er bare halvannen mil bredt. Direkte overfor Helsingør ligger den svenske byen Helsingborg. Helsingør har mellom syv og åtte tusen innbyggere, og sies å være et meget driftig sted, særlig om sommeren. Byens navn er kjent verden over på grunn av Øresundstollen som Danmark gjennom de siste fem århundrer krevet av handelskip fra alle land som passerer sundet. Gamle traktater med sjøfartsland har garantert denne retten til å kreve avgift på en slik måte at selv de største sjømakter ikke stiller spørsmålstegn ved eller prøver å unngå tollene. Skipene ankrer opp under Kronborgs kanoner ved Helsingør og betaler avgift på last eller tonnasje. Omkring tolv tusen skip passerer Øresund årlige, og gir Danmark en gjennomsnittsinntekt på ca. 140 000 pund sterling, tror jeg.

For første gang nærmet jeg meg Helsingør – og det var ikke mulig å nærme seg på en mer romantisk måte. Det var natt; skinnerten fløy raskt for den feiende brisen; myriader av glitrende stjerner skinte ned, og fullmånen kastet sitt klare lys over de dansende småbølgene. Det var natt – vidunderlig, iskald natt, og jeg gikk opp og ned på det lille halvdekket og stirret over sjøen i retning av Helsingør. Jeg stod side om side med den staute norske rormannen, vi var begge

Måneskinn på Øresund. (Sejlskibe og sømænd)  
Øresund in moonlight.



tankefulle og stille, og begge stirret intenst mot et lys forut. Vi merket hvor raskt vi nærmet oss, fordi han brukte lyset som peilemerke – og jeg leste det i et eneste ord – Hamlet! Nærmere og nærmere – tydeligere og tydeligere ble det, og se! vi hadde Helsingør på tvers. Der, i måneskinnet, tonet kjempen Kronborg – der vistes dens svulmende, firkantede murmasser mot himmelens mørke bakgrunn. Jeg holdt et lite eksemplar av den «listig uttenkte fabel» benevnt «Hamlet» i hånden. Fra denne leste jeg linjer som passet fortreffelig til tid og sted.

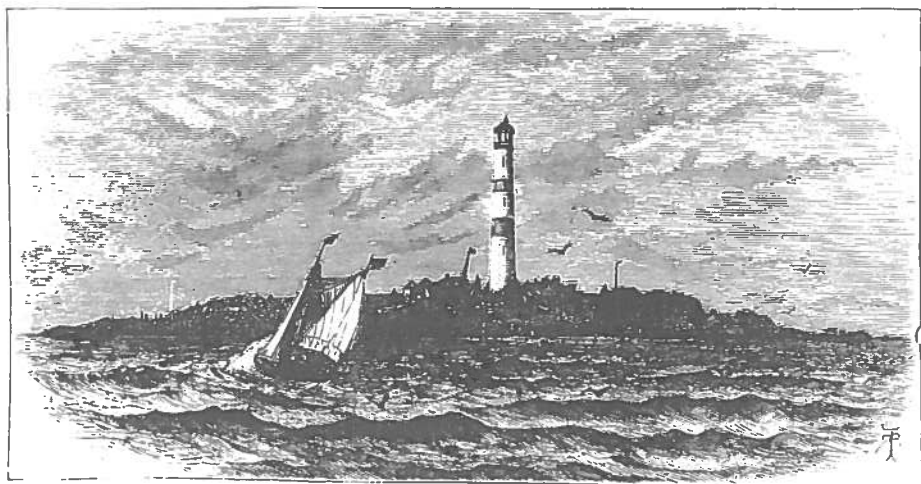
Måneskinnet fremhevet vakkert Kronborgs mektige dimensjoner, og da vi hadde seilt et lite stykke videre, slo slottets store klokke tiden, og et horn gjallet, som signal til vaktskifte. Hvilke følelser jeg hadde da jeg leste gjennom åpnings-scenen i «Hamlet», kan enhver tenke seg som selv har studert de samme linjer. «Prinsesse Caroline» feiet videre – Kronborg forsvant akter – det høyreste fyrlyset ble utydelig – lysskimmeret fra den lange, lave byen forsvant helt – farvel til Helsingør og Øresund!

Morgenen torsdag den 28. opprant med tungt snefall og lite vind, og vi avanserte svært lite i løpet av natten. Været var påfallende variabelt i løpet av dagen – solskinn det ene øyeblikket, og en bitende vindbyge det neste. Om kvelden hadde vi utsikt til Varberg festning på svenskekysten, og ble velsignet med en strålende måneskinnsnatt.

Hele fredag den 29. bautet og krysset vi frem og tilbake, utsatt for særdeles skiftende motvind, men den brave lille skonnerten klarte likevel å avansere en mil, hvor en skværrigger ikke ville ha greidd hundre yards. Sikten var særdeles god mesteparten av dagen, med klart solskinn. Solnedgangen var blodrød og ble etterfulgt av fullstendig vindstille.

Mens jeg stod sammen med styrmannen ved siden av rattet som snurret dovent fra side til side, vekslet vi megetsigende blikk, og innledet samtidig det mystiske ritual å plystre etter vind, på den mest korrekte måte. Å plystre til sjøs er forbudt; for de som trosser havdypets farer anser plystring mens det blåser for å være en farefull helligbrøde som vil nedkalle vrede fra alle luftens ånder, og føre ødeleggelsens stormer over det fortapte skip. Men i vindstille vil dristige skapninger noen ganger våge den vanhelligelse å vekke de slumrende vinder ved å plystre meget forsiktig og behersket. Har de erfaring og forsiktighet til å lede dem ved utførelsen av denne manøver, vil, kanskje, den etterlengtede bris lempelig imøtekomme deres anmodning; men hvis de gjennomfører oppfordringen på en taktløs, uvøren måte, ve både dem, skipet og skipskameratene! De blinde stormenes herskere er ikke å spøke med, og det var bedre å tirre løven i dens hule enn tankeløst å utfordre disse. Ved denne anledning plystret imidlertid styrmannen og jeg så korrekt at i løpet av en time løp skonnerten over bølgene som en drøm, og la etter seg et kjølvann som glitret og skummet i månestrålene. Ved midnatt var vi tvers av fjorden som leder inn til Gøteborg.

Søndag den 30. opprant med en klar, kald solskinnende morgen. Vi hadde



Losbåt ved Færder. (R. Lovett: Norwegian Pictures. London 1890)  
Pilot boat at Færder, the entrance of Oslofjord.

vakker utsikt mot svenskekysten, og skipperens kikkert tillot meg å betrakte klart kystens barske, romantiske trekk. Her og der var det seilmerker på klippe-  
ne, og losbøyer stakk opp fra grunnene. Disse bøylene bestod rett og slett av et  
furutre eller en gren, som var forankret med en stein i den ene enden, og som  
stakk flere fot opp av sjøen med den andre; og med en stor utvekst i toppen, som  
gjorde dem mer synlige. Vi seilte forbi mange fiskefartøyer langs de ulike  
kyststrøk. Disse båtene var helt åpne, like i begge ender, og hadde stor likhet  
med de velkjente fiskebåtene fra Newhaven ved Edinburgh. De hadde i alminne-  
lighet to mann, men i enkelte var det bare én mann ombord. Ingen av båtene  
syntes å føre garn, bare snører som senkes ned på fiskegrunner befolket av  
fannede arter, som her synes å holde til i overflod. Styrmannen fortalte meg at  
disse fiskerne hadde et munnhell: «Godt vær – ingen fisk! Dårlig vær – intet  
brennevin!», noe han mente var ganske riktig, fordi fisken ikke vil bite i godvær,  
og fordi fiskeren sjelden hadde brennevin om bord når været var dårlig, – skjønt  
apropos, hvis de larte å skaffe seg en fiskekjøper på et passerende fartøy, ville  
det første de gjorde når de la til, være å be om en slurk brennevin.

Ved daggry søndag den 31. fikk jeg mitt første glimt av Norge – og i sannhet et  
karakteristisk glimt. Furete trekk i strenge, fantastiske klipper, for det meste  
mørkebrune, noen steder sorte, som strakte seg langs hele kysten, her og der  
avbrutt av snestrimer i de dype kløftene. På et sted steg de loddrett som en vegg;  
på et annet skrånet de innover mot land; på et tredje hang de dystert ut over sjøen  
som hvileløst slo mot klippefoten. Bak denne strenge naturbarrieren var det  
umulig å få et glimt av selve landet. Tallrike holmer, alle av solid fjell, steg bratt  
opp av havet, i ulik avstand fra den tilfrosne fastlandskysten. Mange av dem

hadde øyensynlig ikke den ringeste form for vegetasjon; bare dystre granittmasser som nådde fra femti til to hundre fot over havflaten, idet de fremviste alle formvarianter, unntatt spisse topper – for av slike kan jeg ikke huske å ha sett en eneste. Vannet er særdeles dypt rundt disse forblåste og karrige holmene.

Losbåten kom ganske tidlig ut til oss. Den var åpen, og bygd etter samme mønster som fiskebåtene, skjønt betydelig større, og førte sitt nummer øverst på storseilet –  $F^5/22$ . Den hadde et mannskap på to, hvorav den ene tok over losingen av skonnerten, for nå var vi ved innløpet til Christianiafjorden, som har en lengde på seksti til sytti engelske mil, og som i halvparten av denne lengden er meget bred. Et godt stykke oppover fjorden er bredden over tolv mil. Losbåten, ført av den andre losen, holdt oss med selskap en mil eller to forut til henimot kveld, da den satte seil for vårt bestemmelsested. Vi hadde klart vær og sol, men meget lett vind hele dagen. Vi seilte så langsomt og krysset så nær kysten at jeg hadde førsteklasses anledning til å betrakte landskapet, som fra fjordens begynnelse til slutt kan betegnes med det ene ord romantisk. Jo lenger opp fjorden vi seilte, desto mer vek de bratteste knausene plassen for åser og skråninger, tettvokst med furu og gran, alle krummet av vinden. En slags brunlig, moseaktig vegetasjon kunne skimtes hvor sneen hadde smeltet bort, men intet i form av dyrket land. I det hele ga dette landskapet et sterilt, vilt og ugiestmildt inntrykk. Betraktet man det utelukkende fra estetisk synsvinkel, kan hele kyststrekningen, særlig hvor den fremtoner med nes og holmer (som den gjør mange steder), gjøre atskillig krav på beundring. Intet fremkaller den helt store begeistring, men dog vil de stupbratte bergmassivene på ett sted, åsene og skråningene som høynet seg over hverandre på et annet, noen ganger ikledd mørk furuskog fra toppen til sjøkanten, gi vakre synsinntrykk. Ei heller var innslagene i landskapet så ensformige som man kunne tro når man tenker på hvor lang strekning de omfatter, for formasjonene forandret seg vakkert med bare noen hundre meters mellomrom. I løpet av den korte, men lyse norske sommeren, er en seiltur opp denne fjorden aldeles herlig, noe jeg siden skulle erfare. I en skråttliggende, forreven kløft, skapt av høye tett bevokste granåser, fikk jeg øye på en romantisk landsby bestående av et par hundre hus, alle bygget av gran, og mange av dem rødmalte. En slik by kan knapt fremvises av andre land enn Norge eller Sveits. Husene klorte seg fast alle tenkelige steder, oppe og nede, høyt og lavt, i bunnen av kløften, i de halsbrekkende bratte skråningene, på de flate klippeterrassene, ja, tilmed midt inne i skogen, slik man tydelig kunne se av den blå røyken fra skorsteinene.

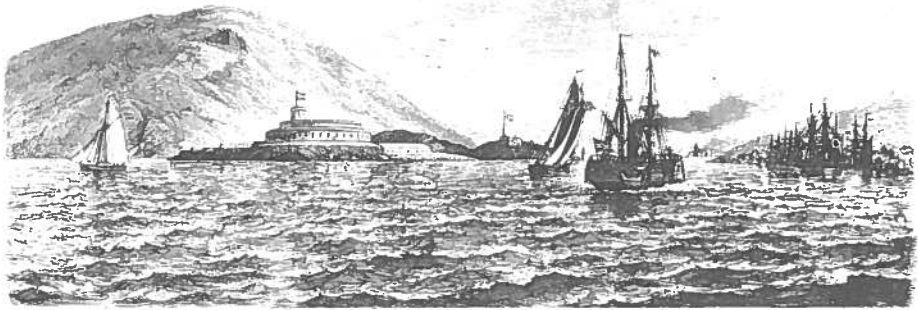
Om ettermiddagen var vi tvers av Moss – den første byen innover fjorden. Den har tre eller fire tusen innbyggere, og de siste unionsforhandlingene mellom Norge og Sverige i 1814 ble ført i denne lille byen, eller like i dens nærhet. En tollkutter satte ut herfra, og en særdeles velfødt offiser og to underordnede bordet oss. Den førstnevnte gikk inn i kahytten og brukte atskillig tid på å

gjennomgå skipspapirene, fraktbrev osv. Mens han holdt på med dette, forseglet assistenten omhyggelig både dekkhuset og flere skap, som var latt åpent i København. I stedet for å bruke wire, slik tollerne der hadde gjort, spikret de bånd over dørene og forseglet dem. Min bagasje ble flyktig inspisert, hvorpå våre besøkende forlot oss, etter høytidelige utvekslinger av meget høflige og alvorlige bukk.

Fordi flere mil av den innerste deler av fjorden var tilfrosset, var skuten vår forhindret fra å komme lenger enn til byen Drøbak. Vi håpet å nå byen innen kvelden, så vi la ut kablene og monterte to små kanoner på palstøttene til ankerspillet, ferdigladet til å avgi sedvanlig hilsningssalutt. Vi nådde et punkt tre-fire engelske mil før Drøbak i syvtiden om kvelden, men vinden var ikke bare kontrari, men dessuten i ferd med å dø hen, og vi krysset faktisk fra den ene siden av fjorden til den andre under fulle seil like til samme klokkeslett neste morgen, før vi nådde frem til byen – tilsvarende en gjennomsnittshastighet på fire hundre yards i timen, eller nesten så hurtig som når en krabbe kravler fra deg når du prøver å fange den på strandsanden ved fjære sjø. Natten var intenst kald, noe som ikke gjorde situasjonen bedre. Landskapet som ble avdekket av dagslyset var langt det mest romantiske jeg hittil hadde sett ved denne storslagne fjorden, som her er mye smalere enn noe annet sted, anslagsvis halvannen mil bred. På begge sider høynet de furukledde åsene seg majestetisk over hverandre.

Drøbak festning er nylig blitt anlagt på en lav øy, og den ble vist meg med stolt begeistring, som et fremragende forsvarsanlegg til å kontrollere den videre innseiling; og jeg har siden fått bekreftet at denne oppfatning deles av alle nordmenn. Pøh! som festningsanlegg er den ynkelig, og de fryktinngydende 68-pundere på to eller tre av våre damp-krigsskip ville etter min oppfatning ha skutt den sønder og sammen ved første salve. Det er i hvert fall helt feilaktig å tro at en engelsk eskadre ikke hadde klart å forsere seg forbi en musefelle som denne. De gamle pirater i Syd-Amerika har mang en gang klart å løpe spissrot gjennom innløp kontrollert av langt mer fryktinngydende festninger; som for eksempel Chagres, og har klart det med små skrøpelige brigger og skonnerter.

Ved daggry salutterte vi, og heiste det norske flagget på formasten, det svenske på stormasten og det danske på gaffelen. En norsk pram satte ut fra stranden idet vi avsluttet vår siste baut, og jeg bestemte meg for å bli med den tilbake til lands. Jeg tok derfor hjertelig farvel med mine skipskamerater. Prammen er en lett båt, bygd av furu på en helt spesiell måte og i en helt spesiell fasong. Den har et stort, firkantet, stygt akterspeil, og overhodet ingen baug i vanlig forstand, for forenden smalner av og løfter seg opp av vannet. Den er lettrodd, og oppfører seg meget livlig i krapp sjø. Knapt en jernsøm, kanskje ingen, er benyttet i konstruksjonen, for plankene er satt sammen, ikke med nagler og roer, men med treplugg, meget snedig islått slik at de danner store hoder, og de holder fremragende. Vi nådde raskt inn til byens lille trebrygge. Her



Drøbaksund med Oscarsborg festning. (Norsk Sjøfartsmuseums saml.)  
Drøbaksund and the fortifications of Oscarsborg.

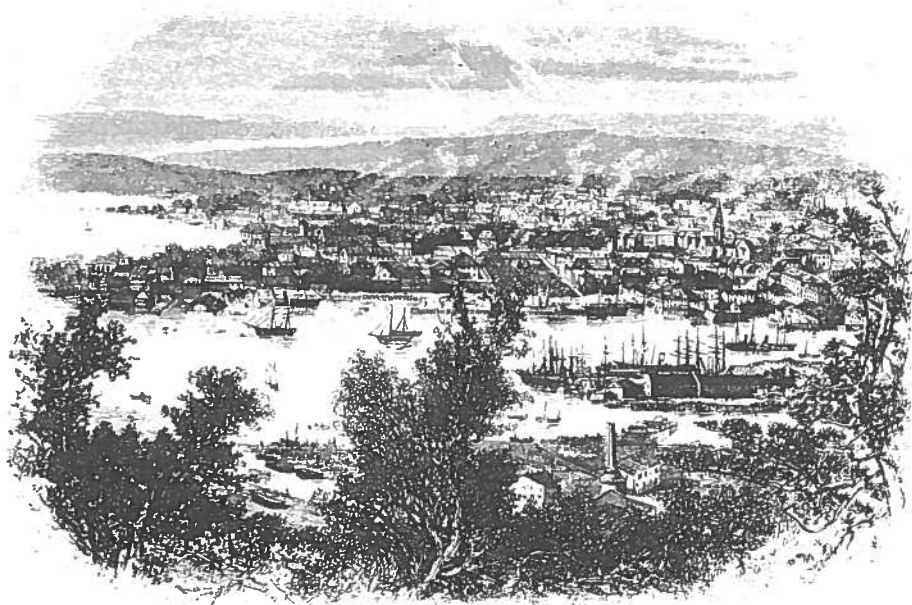
blir reisebagasjen vanligvis kontrollert, men tolleren var høflig nok til å begrense seg til et overfladisk blick på min. Idet jeg gikk langs bryggen, satte jeg for første gang min fot, ikke på norsk jord, men på norsk is, som dekket den førstnevnte med et tykt, særdeles glatt teppe.

Like ved lå stedets hotell, og dette, som nesten alle andre hus, var vakkert bygget av furubord, med gavlendene i tilnærmet sveitserstil, skjønt ikke fullt så overgådig. Snart satt jeg ved et velfyllt frokostbord, etter å ha nydt min første renselse i ferskvann siden jeg forlot København ti dager før. Hotellverten var så vennlig å ta meg med på en spasertur over de mest interessante høydedragene. Utsikten fra den romantiske gangstien som slynger seg opp de bratte skrånningene, var slik at den fremkalte beundrende utrop ved hvert skritt. «Prindsesse Caroline» hadde kastet anker noen hundre yards fra stranden, og fra den høyde jeg stod, virket det som om den lå like foran mine føtter, og at den var på størrelse med en lekebåt. Granene vokste på steder hvor man knapt kunne finne en håndfull jord, men røttene gravde seg ned i hver eneste bergsprekk. Store, mørke, utilnærmelige bergmasser hvilte oppå den ellers flate åskammen. Stien var laget av tre, skåret i lengder, lagt på kryss, iflettet grener og tynt dekket med jord; men flere steder, særlig hvor det tilfeldigvis var spesielt bratt, var den nå dekket med is. Man måtte trå meget varsomt for å unngå å ramle hodekulls ned de bratte åssidene. Bebyggelsen er uhyre spredt og uregulert, og innbyggerantallet ligger på omkring 1600.

Atter om bord! Atter skal jeg ut på en sjøreise i stil med min vandrenatur. Middagssolen skinner, og lette, varme vindpust fører vårt vesle fartøy blidt henover Christianias praktfulle bukt. Mens jeg stirrer mot byen som svinner, blir først det ene, så det annet velkjente landemerke sannsynligvis for alltid borte for mitt åsyn; men fra min erindring vil de aldri utviskes! Tollboden forsvinner, vi passerer under de morske klippene kronet av Akershus slott, vi seiler tett forbi Hovedøen, interessant på grunn av ruinene etter det gamle cistercienserklosteret; et blick mot Kongeboligens hvite vegger, der det kneiser over hele det storartede panorama – noen få minutter til, og den påfrisknende vinden har ført oss så langt at intet annet gjenstår enn å sende en hjertevarm farveltanke til romantiske Christiania! Alle stier i verden har sine torner; og den jeg føler sterkest, er å stadig måtte vristes fra scenerier man nettopp har begynt å bli glad i som om man var født og oppvokst der. Eneste trøst er at nettopp ved slike anledninger får min ukuelige eventyrlyst meg til å utbryte mellom tårer og smil: «Tomorrow to fresh scenes and pastures new».

Den 23. mai gikk jeg ombord i den stolte jakt «Anna Elizabeth», en lavbordet, livlig liten farkost hjemmehørende et eller annet bortgjemt sted langs den norske vestkysten. En skandinavisk jakt skiller seg fra den fullriggede engelske sloop bare ved at den sistnevnte har dobbel mast og gaffeltoppseil, mens jakten ikke

Christiania (Norwegian Pictures)





Jakt «Nordkap» i Borkehullet, Bjørvika. Vestlandsjaktene losset og lastet gjerne her. (Wilse, Norsk Folkemuseum)

The sloop «Nordkap» moored in Christiania. This wharf, called Borkehullet, was much used by smaller coastal craft.

har noen av delene. Men en Nordlandsjekt er en helt annen fartøytype. Jakten hadde ført en last sildetønner til Christiania, og hadde brukt ikke mindre enn fire uker på ferden; den var på hjemvei, lastet med litt jern og et stort antall brennevinskagger. Mannskapet besto av skipperen og tre mann – gode skipskamerater alle fire, som jeg kom riktig godt ut av det med.

Knapt hadde vi tapt Christiania av syne, før et av de verste tordenvær jeg noen gang har opplevd, brøt løs over oss. Himmelens fryktede artilleri gjenlød med øredøvende kraft mellom klippene, og hagl, eller rettere isklumper raste ned med en slik styrke at de gjennomhullet kahytt-skyllighet som var de geværkuler. Uværet varte en god stund, men vi ble rundelig belønnet av den herlige og forfriskende rene luften som fulgte da alle naturkreftenes opprør hadde lagt seg.

Et stykke ute i fjorden passerte vi en merkverdig liten naturformasjon, om-



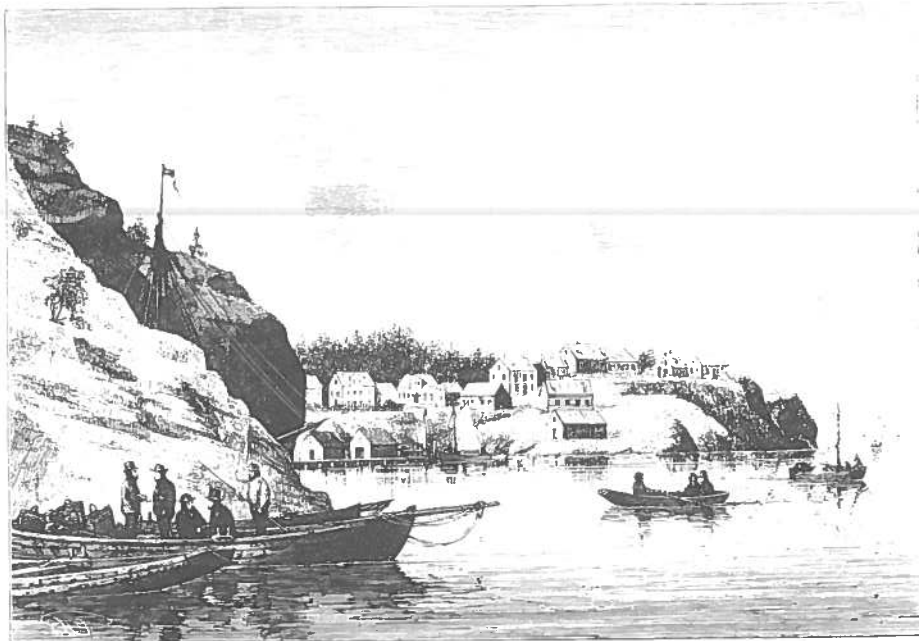
trent tre hundre yards lang og tyve yards bred, og aldri høyere over vannet enn skansekleddningen på vårt vesle fartøy. Holmen var helt bar, av solid, blankskurt granitt, og hadde knapt en håndfull jord på seg, til tross for at enkelte gresstrå vokste i noen sprekker; likevel var det på denne forlatte holmen en pen liten rødmalt trebygning og et uthus. For en romantisk beliggenhet! Men forestill deg de mørke og stormfulle nordiske vinternettene, når sne-elingene hylter med hvileløs styrke over sjø og land, og bølgende vasker over hver tomme av holmen og begraver husene i frådende skum. Med hvilken glede må vel ikke de innestengte fastboende hilse frostens komme, når den hvert år binder fjorden og på den måten forbinder deres ensomme holme med fastlandet!

Vinden dabbet av ved skumringstid, og jeg underholdt meg med å plaffe løs med en gammel svensk hagle som tilhørte skipperen, mot sjøfuglene som kretset omkring, men jeg traff ikke en fjær. Vi ankret opp i absolutt vindstille, ikke langt fra en øy som jeg besøkte ved hjelp av skipsbåten, i selskap med en av mannskapet, og jeg streifet omkring til midnatt. Stedet var meget frodig og veloppdyrket. Her lå en gård, med en stor have full av frukttrær. Da jeg ønsket å kikke innendørs, spurte jeg om lov til å komme inn, men tilfeldigvis var det bare en pike hjemme, og hun avslo meget sømmelig å slippe to slike mistenkelige besøkende over dørstokken. Den rasende bjeffingen fra den store, hvite hunden hennes, viste tydelig at den delte hennes oppfatning, så vi hilste høfligst til luen og ønsket henne god natt og gode drømmer. Jeg klarte likevel å skaffe meg noen meget spesielle botaniske eksemplarer fra klippene. Fra dekket av jakten kunne vi siden betrakte en stor brann som raste i en by flere mil unna.

Like etter daggry neste morgen lettet vi anker og fortsatte ferden. Vinden var lett og skiftende, og noen ganger døde den slik hen at jeg rodde milevis bort fra fartøyet, i forsøk på å få ram på noen slumrende lommer, men de viste seg altfor lysvåkne for meg. En herlig måne opplyste det rommelige farvannet da natten falt på.

Neste dag hadde vi stormfullt vær, og om natten seilte vi mellom en smal øy og fastlandet, og kastet anker i en aldeles henrivende liten bukt, omtrent trehundre meter i diameter; så avsondret at den mest liknet en innsjø omgitt på alle sider av høye åser, grankledte like til sjøen; for inn- og utløpene var usynlige fra der vi lå. To gårder lå her, og fra disse fikk vi frisk melk og nyfisket laks.

Dagen etter var det søndag, og tidlig på dagen anløp vi den travle vesle byen Arendal, en meget vakker liten by med omkring fire tusen innbyggere. Den er viden berømt for sin skipsbygging; noe som er fullt fortjent når man ser de mange skip på beddingene. Omkring et dusin større barker og et par brigger lå på havnen, men knapt et eneste mindre fartøy. Byen har en meget pittoresk bebyggelse, som for det meste ligger på fastlandet, og ser meget gjestmild ut med sine hvite gavler som høyner seg over hverandre oppover fjellsidene. Like ovenfor, ikke en mil unna, ligger den lange Tromøy, som skaper en naturlig bølgebryter til



Kragerø i siste halvdel av 1800-tallet. (Norsk Sjøfartsmuseums saml.)  
Kragerø in the latter half of the 19th century.

vern mot det stormfulle Skagerrak. Den ene siden av Arendal vender mot spissen av Tromøy og ut mot havet. Mens skipperen supplerte forrådet av ferskvann, fikk jeg anledning til å streife litt omkring.

Frukttrærne sto i full blomstring, idet forsommeren kommer tidligere her enn i Christiania; og den solfylte luften var tung av blomsterduft. Naturen var kledd i sitt grønneste skrud, og de små glimt jeg fikk av det vakre landskapet fikk meg til bare motvillig å gå ombord igjen. Jeg følte at ikke engang to dager og langt mindre så mange timer ville tilfredsstillte meg. Men nå blåste det opp til god bøl i riktig retning, og skipperen kalte meg iherdig tilbake, så jeg måtte bare ro om bord akkurat tidsnok til å gi en håndsrekning ved katten av ankeret.

Vi stakk til havs for god fart, med alle seil satt. På styrbord side passerte vi et særpregt seilmerke av tre, kjent blant sjøfolk som Hesnesø. Vi seilte så raskt at vi hadde Christiansand i sikte allerede klokken 6 neste morgen, og ikke lenger etter var vi utenfor Mandal. Farvannet er meget dypt langs hele norskekysten, og på disse trakter får man ikke loddskudd på mindre enn to hundre til fire hundre favner.

Etter å ha rundet det berømte Lindesnæs, eller «Naze of Norway» var vi snart ute av Skagerak. Hvor vakkert løp ikke vår havhest avsted! Fallrepet i le lå under vann, og hvislende skumsprøyt sto om oss hver gang hun satte nesen ned. Snakk

om iver – lystig, uskyldig, dyrisk opphisselse! For meg, som elsker havet som en brud, kan ingen følelse overgå det man opplever når man farer under, over, gjennom de lekende bølger, alle planker dryppende av saltskum, alle vanter spente, hver tomme seilduk like ved å revne, mens elementene synger.

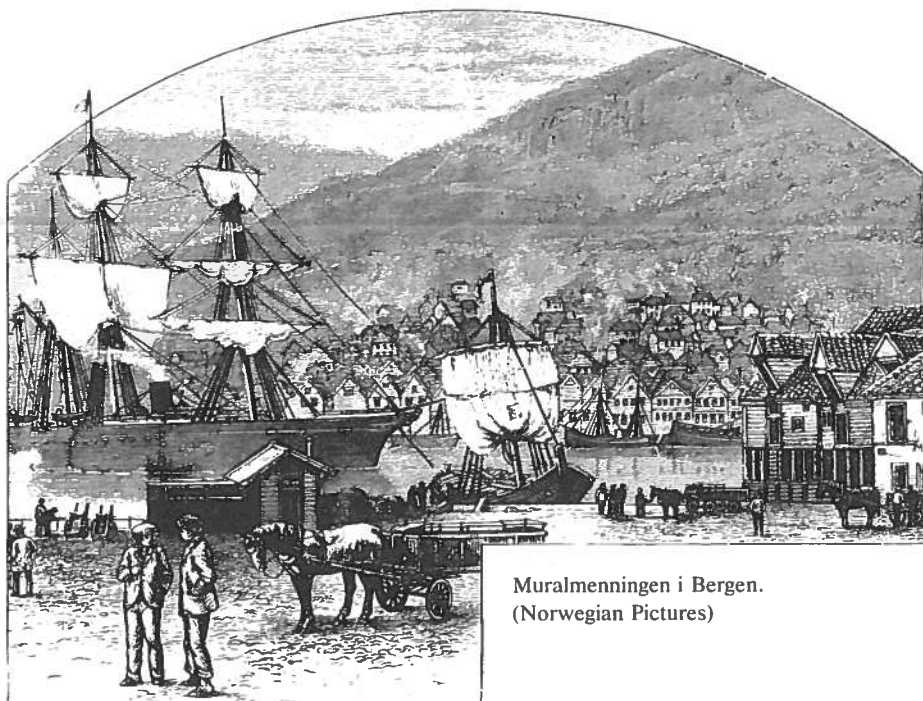
Synet av kysten herfra er storartet; veldige, værbitte klipper løfter sine gråhårede, fantastiske hoder opp blant skyene, mens kraftløse brenninger bryter mot deres føtter i melkehvitt skum. Hele norskekysten, herfra til det nordligste nord, er en eneste sammenhengende kjede av mektige klipper, som varierer i høyde fra et tusen til fire tusen fot, og skaper en barriere mot havet, makeløs i størrelse, utstrekning og vill prakt. Hele kystlinjen er dessuten oversådd med utallige holmer i alle størrelser, fra bare noen få yards til like mange mil i diameter – nesten alle av dem av fast fjell, i enkelte tilfeller bebodd av hardføre fiskere og loser.

Ved midnatt droppet vi anker ved den lille byen Kopervik, og den 28. seilte vi videre. De fjerne fjelltoppene lenger inne i landet var dekket av sne, som glitret klart i morgenrøden. Kyststrekningen her er berømt for sitt vintersildfiske, som gir meget stor avkastning de første tre måneder av året. Vi hadde nå temmelig grov sjø, men fremragende vind, og siste del av sjøreisen var særdeles interessant; for fartøyets størrelse og skipperens inngående kjennskap til den uhyre farlige kysten gjorde det mulig for ham å løpe spissrot gjennom de trange farvannene mellom holmene. Mange steder seilte vi med galmanns fart, så nær klippene at det virket som om man nesten kunne plukke blomstene som stakk frem fra sprekkene, og noen ganger var nokken på storbommen, som nådde ut over låringen, like ved å skrape borti klippefremspringene. Ved slike anledninger var brølet fra sjøene øredøvende, og vår tilstand var såvisst spennende nok, for hadde bommen brukket eller roret røket av, eller hadde en vindflage kastet oss på tvers det minste øyeblikk – pang! Jakten ville være fortapt og slått til pinneved raskere enn sjølulken kan lese kompassrosen! En enslig skipsbåt, fylt av sjø, drev hjelpeløst omkring et sted – trolig tilhørte den et skip som var forlist.

Om aftenen ankret vi i god behold utenfor Bergen Tolbod, etter å ha fullført reisen på fire og et halvt døgn – en stor forbedring fra utreisen som hadde tatt en hel måned!

*Inntrykk fra Bergen havn 28. mai – 7. juni.*

Jeg gikk i land om aftenen den 28. mai 1850 ved tollboden i Bergen, hvor bagasjen måtte stå i påvente av kontroll til neste dag. Av alle fortollingens prøvelser har jeg aldri gjennomgått noen mer inngående enn denne. Særlig mistanke syntes å feste seg til en liten pakke jeg hadde, som inneholdt – min bibel! Hva som gjorde denne idiotiske kontrollen fullstendig absurd var det faktum at jeg kom i et norsk fartøy fra en norsk havn, og allerede tidligere hadde passert andre tollstasjoner i landet. La det straks legges til at i alle andre norske og svenske byer kikket



Muralmenningen i Bergen.  
(Norwegian Pictures)

tollerne bare så vidt på de ytre delene av koffertenes innhold, og i Danmark brød de seg ikke om å åpne bagasjen min i det hele.

Bergen har en befolkning på 25 000 innbyggere, og er således Norges nest største by. Den ligger på en tange som stikker ut i en stor bukt, og er nesten omkranset av sjøen. Byen dekker den lille halvøya fullstendig, og rundt om på alle sider ligger mørke, nakne fjell, flere hundre fot høye. Ved innseilingen ble jeg sterkt slått av den pittoreske inntrykket, forårsaket av trehusbebyggelsen, hus i rader over hverandre, med hvite gavler vendt mot sjøen, og av hele flotiljer med gammelmodige Nordlandsjekter og andre forunderlige fartøyer alle vegne. Det hele minnet meg sterkt om bilder av London med Themsen på Elizabeths tid. Mesteparten av byen er bygget i tre, og husene gir et særdeles nett og luftig inntrykk, med nymalte vegger og velstelte pannetak. Skorsteinene er bestandig hvitkalket. Jeg så ikke så mange som et dusin hus bygget av andre materialer enn tre, men der er noen få av *jern*. Intet hus er triveligere å bo i enn et trehus, noe jeg selv har erfart, men brannfaren er fryktelig.

Mens jeg vandret langs de mange bryggene, som frembyr et høyst livfullt skue fra soloppgang til solnedgang, ble jeg meget interessert i de enkle, effektive og sinnrike kranene som ble brukt til å losse lettere last ut av fartøyene. En vertikal

påle, omtrent 30 fot høy, er solid plantet i kaidekket, og til denne er festet en balansert vippebom ved hjelp av en kjetting. Det hele minner om råen på en skipsmast. I bommens ene ende er det festet et rep med kroker til å holde varene som skal losses eller lastes, og i den andre er et rep for to eller flere mann til å hive med. Den letthet og hurtighet som oppvises når tønner og andre varer av rimelig omfang skal heises ut av eller fires ned i lasterommet ved hjelp av denne innretningen, er forbausende; det virker for meg som om dette systemet med fordel burde kunne anvendes i engelske havner, som en arbeidssparende innretning sammenliknet med den tiden som kreves til håndtering av lettere gods med vanlige kraner.

Både bryggene og varehusene holdes meget rene, og til tross for de store mengder tran og huder de inneholdt, avga de ingen frastøtende lukt.

Bergens viktigste handel er basert på sild og tørrfisk, som hovedsakelig fraktes fra Nordland, og videresendes til Spania, Italia og andre Middelhavstrender; i retur tar kjøpmennene vin, korn, olje osv. Flere av Bergens fremste kjøpmenn er av dansk herkomst, og hele kjøpmannskapet har et lite misunnelsesverdige ry for sin svorne troskap til Mammon, som sies å oppta deres tanker i den grad at alt annet utestenges; og hva jeg selv så fikk meg til å underskrive denne beskyldningen fullt ut. Likevel ble det meg fortalt fakta som vanskelig kan harmonere med denne påståtte umåtelige kjærlighet til handel. Nesten hvert hus i Bergen, ble jeg forsikret, inneholdt oversettelser fra svensk av biskop Tegnér's sagaer og fru Flygare Carlén's fremragende romaner, og disse forfatterens verker var bokstavelig talt på alles lepper. Bergen har tre offentlige leseværelser, men de inneholder hverken engelske eller franske aviser. Tre aviser utgis i byen, i tillegg til et blad som bare inneholder avtissementer.

De drakter man til enhver tid kan se i Bergens gater, er av en slik beskrivelse at de fører oss tankemessig bakover i tiden til våre egne Henry'er. Knappt i noen annen by har jeg sett et syn så romantisk som det som her er representert ved sammenblandingen av fiskere, bønder og byfolk. Fiskerne fra vestkysten er kledd i knebukser av lær med metall- eller perlemorsknapper i rader, hosebånd, hvite strømper og maleriske filthatter. Noen har dekorative broderier på brystet. Alle har langt, utslått hår, som faller ned over skuldrene. Dette gir de eldre menn et patriarkalsk utseende, men ingen av dem har skjegg. Småguttene har små knebukser med knapper, og dusker eller hosebånd ved knærne, vester og hatter; alt nøyaktig av samme fasong som bestefedrene. Fiskerkonene har store kjøleskjørt – de kan knapt kalles kjoler – av grovt, mørkt ullstoff, åpne i brystet. Over dette er en høyrød vest, med strålende ornamenter over bysten, og et forgylt belte. Når de er skikkelig oppkledd, bærer de også et snehvitt forkle og et turbanliknende hodeplass, eller et hårbånd. De har meget tykke, klumpete sko, ofte skåret i tre, på samme vis som mennenes. Både i klededrakt og av utseende ellers har kvinnene mye til felles med dem man kan møte i hollandske og flamske



Bryggen i Bergen, med vippebommer, vareskur og jekter. (K. Knudsen, UBB)

The characteristic lever cranes and the equally conspicuous square-rigged sloops are both dominant features on this photograph from Bergen.

kyststrøk. Noen av fiskerjentene har kjekke jakker av grovt blåtøy; håret er enten finurlig flettet i to lange fletter eller samlet rundt hodet med et rep-liknende hårbånd av den populære høyrøde fargen.

Ansiktsfargen til mange av fiskerne var usunn og dødblek – altfor tydelige tegn på begynnende spedalskhet. Bøndene kler seg mye på samme vis som fiskerne, og bærer nesten bestandig side, løse grå frakker med brede slag, lærbukser og hvite strømper. De har også til vanlig en stor vest, med blanke knapper i doble eller tredoble rader, og en rød lue. Bondekonene og ungjentene ankommer til torget i et meget kledelig og tiltalende antrekk. De sistnevnte er beskjedne, muntre, rødmussede og pene, og i den milde mai måned da jeg så dem, bar de røde bryststykker med broderier over en hvit skjorte og en stor, merkelig, snehvit hette. Mange blant bybefolkningen bærer også iøynefallende klær. Kvinnene fra de lavere klasser har alltid et tørkle løst knyttet over hodet, eller en hvit hette ordnet i et stramt trekantmønster, eller en hvit spiss lue.

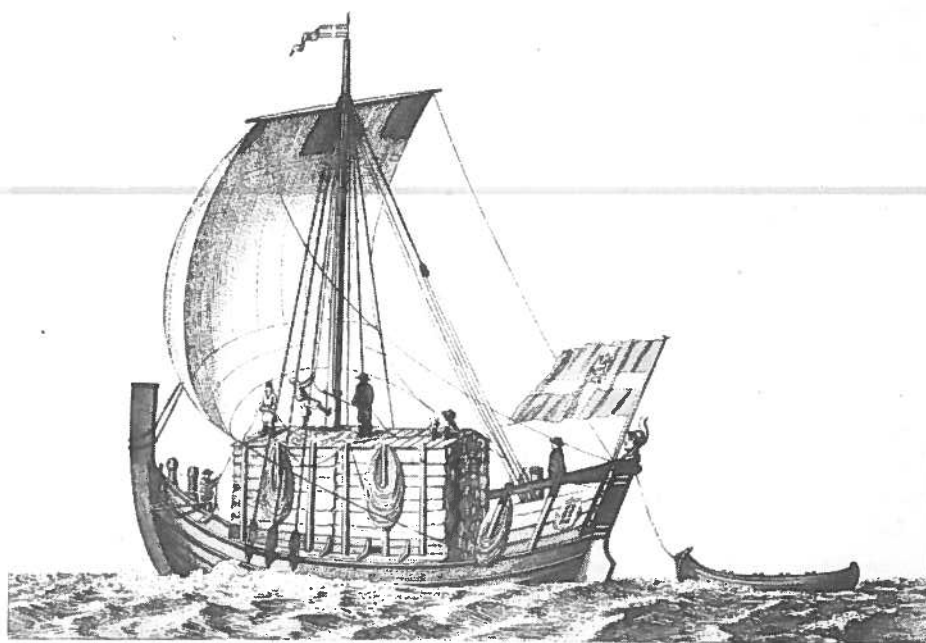
Bergen har virkelig en attraksjon verd et besøk, nemlig omsetningen av fisk fra åpne båter innerst i havnen, helt inn til byens brede hovedgate. Sild selges i løs

vekt til en nærmest symbolsk pris, og av makrell større enn jeg har sett noe annet sted, fikk man fire eller fem for en sum tilsvarende en engelsk penny. Sammensettingen av kvinner og smågutter rundt hver båt og dyttingen, ropingen, skrikningen, prutingen og de livlige bevegelsene både hos kjøpere og selgere var meget fornøydlig. Jeg pleide å gå dit hver eneste dag utelukkende for å glede meg over dette syn. Langs bryggene ligger rekker av små salgsboder for støvler og sko, hatter, luer, pyntesaker, blikkvarer, kjøkkenutstyr, klær, bibler, bønnebøker, skillingsviser, trykk og en uendelighet av varer som er populære blant fiskere og andre, som stimler ivrig sammen omkring dem etter solnedgang.

*Bergen – Tromsø 7. juni – 20. juni.*

Jeg tilbrakte meget tid på en lang reise med en Nordlandsjekt. Bare med store vanskeligheter klarte jeg å få plass på dette enestående fartøy, men en gammel norsk sjømann jeg i sin tid hadde seilt sammen med, fikk besørget en samtale med en velkjent skipper i disse nordlige farvann, ved navn Jacob Strøm, som gikk med på å la meg bli med hans «Bergethe Marie». Min gamle skipskamerat anstrengte seg svært for å få meg til å forstå at en mer fremragende sjøulk enn Jacob Strøm hadde aldri seilt de salte vover. Han ramset opp en lang liste over den samme Jacobs enestående evner og ramsalte bedrifter, og sluttet med å gjenta «O, *Yarcub Strum!*» (norsk uttale) hele tre ganger, mens han lot hvert høytidelige utrop ledsages av en hoderysten som ville gjort ære på selveste Lord Burleigh. Mitt første inntrykk av denne drabelige «*Yarcub Strum*» fikk meg til å istemme denne ærbødige hyllest, for aldri har jeg sett en korpus og et hode som vitner mer om en mann vant med å bekjempe og beseire de ville vover. Han var en malerisk, skjegget sjøulk, kraftig bygget, og det vakre hodet og ansikt bar en påfallende likhet med Shakespeares portrett.

Flere reisende i Norge har antatt at Nordlandsjektene er bygd over samme lest som de berømte fartøyene til de gamle norske sjøkongene, slik de er gjengitt på et årre hundre år gammelt billedteppe. Fra egen fortrolighet med båtbyggekunstens mysterier siden min tidligste ungdom, kan jeg erklære som min dypeste overbevisning at den nåværende Nordlandsjekt virkelig er bygget, med forholdsvis beskjedne tillempninger, på samme måte som de norske fartøyer på Vilhelm Erobrerens tid. De varierer ganske mye i størrelse, men alle har samme fasong. De største er omtrent seksti fot lange, og ikke mindre enn tyve til tredve fot brede. De har intet dekk, bortsett fra akterut, men har løse lukelemmer. De seiler meget godt under lens, og har en kjempestor mast, støttet av fire vant på hver side og et tilsvarende stort råseil. Akterspeilet er flatt og firkantet, og rager like høyt over vannet som på et stort skip. Det er ofte prydet med malerier og en lang inskripsjon om navn, eier og hjemsted, i de mest snirklete gotiske bokstaver. De beste er bygget av eik, etter klink-metoden. Forstevnen rager opp i en høyde av åtte eller ti fot over baugen, og kan på avstand minne noe om en svart skorstein.



*En til Staden Bergen fra Fogderiet, Bergen, i Nordlands Amt, indløbende Jakt.  
 En Jakt, som den 1. Junii, en Amt, i Nordland, kom ind, die in Bergen anløst.*

Nordlandsjakt av eldre type med åpent midtship, på vei fra Senja til Bergen med last. «Bergethe Marie» var av samme type, men større. (Norsk Sjøfartsmuseums saml.)

A Nordland jekt of the older, «open» type, bound from Senja for Bergen.

Om aftenen den 7. juni gikk jeg om bord i «Bergethe Marie», og jeg skal sent glemme det uvante inntrykk dekksscenen gav meg. Trelast av alle typer var strødd fra for til akter; menn, kvinner og barn løp planløst omkring, mens de skravlet i de forskjelligste norske dialekter. Det begynte å regne kraftig, og jeg gikk nedenunder. Akterkahytten var stor og høyloftet som på et 500 tonnsskip. Avdelingen til styrbord var skipperens lugar; og etter å ha ønsket meg velkommen så hjertelig at det verket i skulderen etterpå, overløt han meg sin egen sovekøye, og jeg la meg straks, mens alt det fryktelige rabalderet på dekk tjene som vuggevise.

Da jeg tørnet ut tidlig neste morgen, fant jeg hele dekket fylt av liv og røre. «Bergethe Marie» var en av de største jekter av sin type. Hun var nesten halvparten så bred midtskips som hun var lang; og når jeg stod på det høyreiste akterdekket, virket det som om hun var en del av en ostindiafarer. Masten var nesten like tykk som stormasten på en fregatt, og hadde en høyde på antakelig seksti fot til skivegattet, og over dette en fem til seks fots kaltopp, med vindfløy. Det ene råseilet hadde en enorm utstrekning, og i stedet for å bruke rev til å

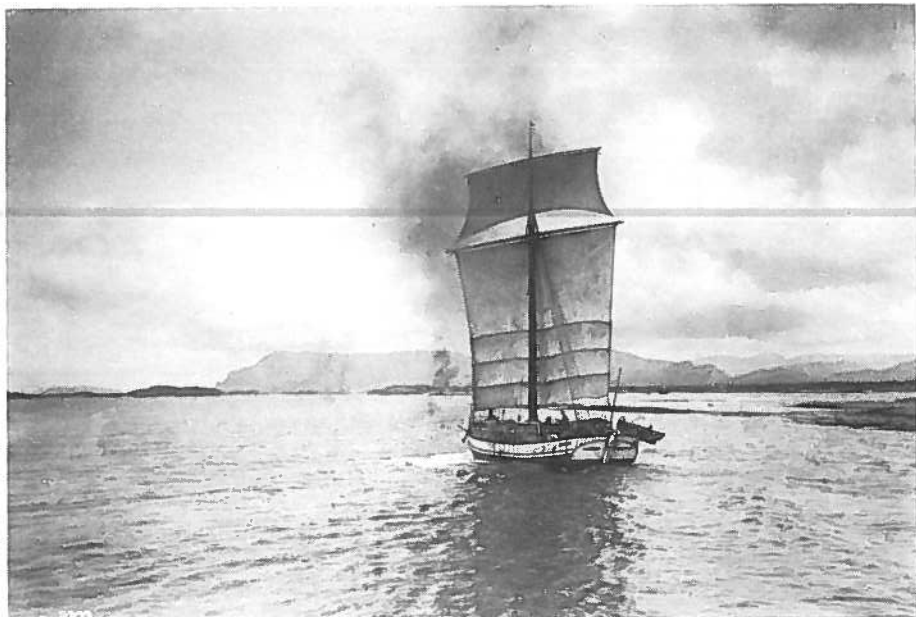


minske seilarealet, ble en eller flere av de fire brede dukene som dannet den nedre del av seilet helt fjernet når det blåste kraftig, idet de bare var festet til det øvre seilet av et tau som løp gjennom små sydde hull. Da hun ble forhålt ut av havnen før frokost, var jeg vitne til en scene så forvirret som jeg aldri før har opplevd på et fartøy. Den brave Jacob Strøm brølte seg hes med sine ordrer, og gestikulerte snarere som en opphisset pariser enn som en sindig nordlending. Men seilheisingen! av alle manøver til sjøs, har jeg aldri sett dens like. Et stykke skipstømmer stikker opp en tomme over forkanten av akterdekket, og storseilfallet passerer under et skivegatt i dette. Fallet var et to-roms rep; og som avseilingssignal var en åre festet horisontalt til repet, helt oppe i masten.

Den troskyldige leser tror kanskje at kraften til å heise seilet kom fra et håndspill, drevet av to, eller maksimalt fire mann? Å nei; de vise nordlendinger håner slike moderne mekanismer. Hele mannskapet på ti eller tolv mann *setter* seg på dekk, i en lang rekke, med ansiktet vendt akterover, og i det de tok et tak i storseilfallet, halte de i vei, mens noen lediggjengere ombord tok opp slakken, og Jacob (hjulpet av meg), dro det tunge tauverket bortover etter bukten. Metoden var selvsagt meget tidkrevende, men også meget sikker, og mannskapet hvilte hvert minutt for å gjenvinne pusten; for så i en uskjønt men lystig kor å ta fatt på nytt. Til sist var råen helt oppe, og Jacob trampet og brukte seg, mens braser og skjøt ble satt, til toner av roping, skriking, hopping og munnbruk i en grad jeg aldri hadde ventet å høre på andre dekk en på en fransk korvett.

Jeg tok siden mot til meg til å fortelle selveste Jacob den Store min oppriktige mening om hans måte å heise seil på; og forklarte de økonomiske besparinger i tid og arbeid ved å montere et brattspill; men «a man convinced against his will, is of the same opinion still». Det eneste svar Jacob hadde å gi, var dette: hans forfedre, de berømte norske vikinger, hadde heist sine seil på denne måte i tusen år, og alle direkte etterkommere gjorde det samme; og han, Jacob Strøm, kunne ikke og ville ikke godta noen uærbødig forandring foreslått av en blæret ung englander. Dette gjorde meg svar skyldig, og jeg gikk nedenunder for å spise frokost; og da jeg tok min første munnfull ble jeg hilst av byssegutten med et lystig «Velbecommen spise!», som er vanlig å høre fra de grove, men vennlige nordmennene.

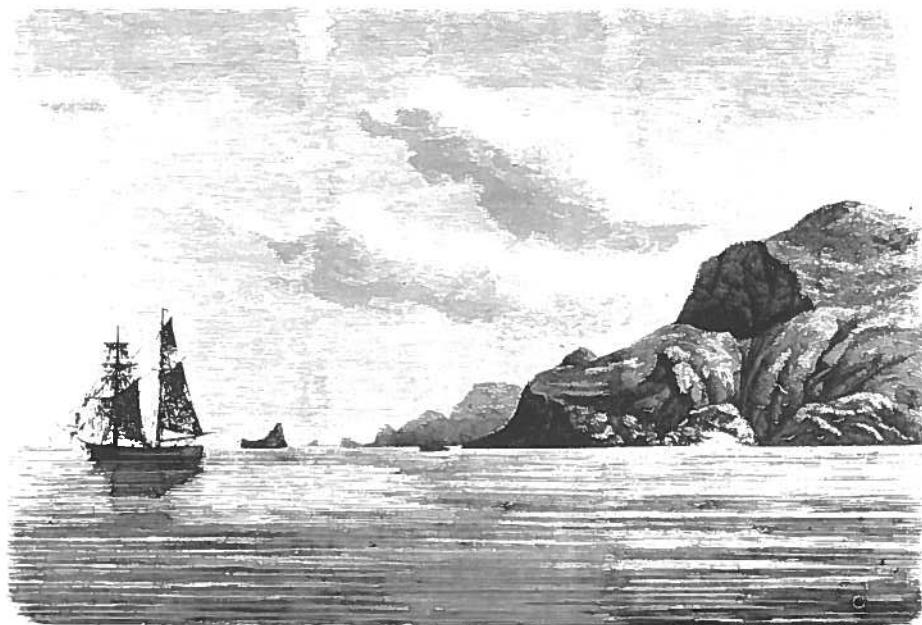
På en måte minnet «Bergethe Marie» om et emigrantskip; for vi hadde med oss nesten et dusin familier om bord, på vei hjem til Nordland. De hørte alle til de lavere samfunnslag; og det var fornøydlig å se med hvilken sinnsro noen av dem utførte sine kall i livet, som skomakere osv. på dekk når været var vakkert. Noen av mennene hadde knebukser og jakker av skinn, og alle var meget anstendig, skjønt nødtørftig kledd. Kvinnene hadde vide kjoler av mørkeblått klede, og jakker i samme stoff, med friske rader av knapper, og en pen hvit blusekrave vrent over. To eller tre av pikene var meget søte, og så meget interessante ut i dette enkle antrekk. Deres glade og samtidig beskjedne fremtreden var svært



Nordlandsjakt av nyere type med fast dekk. (Norsk Sjøfartsmuseums saml.)  
A later, fully decked version of the Nordland jekt.

tiltalende. Mange ganger skulle jeg ønske jeg hadde noen engelske nåler, sakser og liknende småsaker som jeg kunne gitt dem, for ingen gaver vekker større jubel i de nordlige landsdeler. De kraftige, rødmussede barna var kledd på akkurat samme måte som mødrene. Disse nordlendingene, så åpenbart fattige de enn var, så hadde de ikke ved seg denne skitne, knugende elendighet som man ser hos tilsvarende samfunnslag i Storbritannia. De fikk tilfredsstilt sine enkle krav, og var lykkelige og fornøyde. Forrådet hadde de med seg i kister, og de levde på tørrfisk, poteter, rugbrød, smør, kaffe og melk. Mitt nærvær lot til å vekke stor nysgjerrighet blant dem. Alle som en av dem behandlet meg med åpenbar respekt, og flere av dem gjorde meg små tjenester, som jeg gjengjeldte så langt det stod i min makt. Mennene sov sammen med mannskapet på lasten under de løse flakene, mens kvinnene og barna delte den ledige lugaren; og den gode Jacob behandlet dem med en konstant velvilje og hensynsfullhet som varmet mitt hjerte og vant deres.

Noen av mannskapet var flotte karer. En av dem bar en sid, åpen skjøtefrakk av grovt klede, med belte rundt livet og brodert med røde bånd, og en lav, rund, bredbremmet hatt – alt sammen i malerisk middelalder-stil, som minnet om Towers «Beef-eaters». En annen var en russer fra Dvinas bredder. Han fortalte



Stad i maksvær. (Norsk Sjøfartsmuseums saml.)  
A quiet scene at the Stad foreland.

meg at han tidligere hadde vært atten år ved kobberverkene i Alta, i den britiske general-konsul i Norge, Mr. Crowes, tjeneste, og at han også en gang hadde overvintret med ham på Spitsbergen. Han omtalte denne herre med største aktelse, og avsluttet alltid med å utrope: «Good man! good man! much money, plenty money! Ja!» A propos, alle russere betrakter begrepet penger som kronen på enhver moralsk dyd.

Hele den veldige kystlinje fra Bergen til Nordkapp er oversådd av utallige småøyer, som nesten alle er av grunnfjell. Vi hadde gunstig og kraftig vind de første dagene, og søndag 9. juni ble kaltoppen blåst overbord. Om ettermiddagen samme dag ankret vi sammen med en annen jekt, i en liten bukt, omgitt av en flere høye berghamrer, som ved foten ble opplivet av små, irrg grønne flekker med vegetasjon. Mannskapet laget raskt en ny kaltopp, og kvinnene en ny vindfløy; og da disse var på plass, satte vi seil før natten, og lenset unna for en frisk vind. Klokken 6 em. neste dag, var vi utenfor innseilingen til Christiansund. Kysten var oversådd med storslåtte klipper, og de hvite seilene på de små fiskerbåtene som seilte imellom, sto i vakker kontrast til de mørke bergprofilene. Vi seilte forbi en enslig holme med et fyr, en liten landsby og en kirke (Grip, o.a.). Lave båer, hvite av skummende brenning, ga liv til scenen. Ved solnedgang var vi ved



Kystlandskap ved Molde. (Norwegian Pictures)

Coastal scene near Molde.

innløpet som fører inn til Trondheim. Vantene var så slakke og masten fikk bevege seg så fritt, at den truet enten med å gå overbord eller å slå seg gjennom bunnen; men Jacob klarte å stramme til riggen.

Tirsdag løyete brisen, og så ble den kontrari, men det var forbløffende hvor kloss i vinden den tilsynelatende tunge og klossete lastevognen av et fartøy kunne komme. Vi passerte en naken holme, med noen få hytter bebodd av fiskere. Torv og drivved fra skipsvrak gav dem brenneved. En fiskebåt kom borttil og solgte oss en del fin fisk av mørkerød farve, omtrent på størrelse med en ørret, men bredere og tykkere. Fiskekjøttet var fast og velsmakende. Natten var klar, og jeg kunne uten vanskelighet lese, da jeg lå i køyen klokken tolv midnatt.

Jeg må ikke glemme å nevne at vårt akterdekk var så elegant at selv en prinsesse ville betrådt det med stolthet. Akterspeilet var flatt og hadde en fantastisk høyde – roret, som ble manøvrert av en rorkult, hadde ingen tappfester før minst ti fot fra toppen. To store, klumpete trepumper stakk opp som stygge uhyrer i forkant av akterdekket (som var nesten like bratt som et hustak), og disse ble brukt dag og natt med korte mellomrom, for fartøyet var gammelt og lekk. Bråket som disse innretningene laget var høyst bedrøvelig, men harmonerte vakkert med den sørgmodige knirkingen og knakingen fra masten og de løse deksflakene. Hver side av akterdekket var dessuten prydet med høye, sotete skorsteiner av tre. Ved akterenden var et kjempestort, fast hakkebrett med en fastmontert flaggstang, toppet av en kule av størrelse som en suppeterrin.

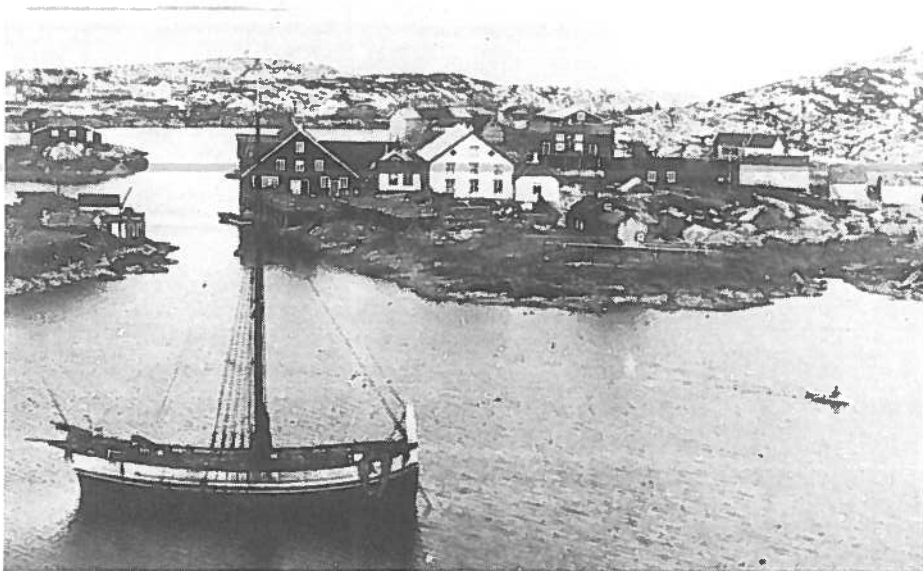
Den 12. hadde vi fortsatt motvind, og jekten jamret og bar seg under store lidelser. Masten slo vilt; alt i ett falt seilet sammen med tordenbrak som slo pusten ut av en, og rorkulten hvinte der den gnisset i rortaljen. Været var kaldt, rått og trist, men vi holdt likevel humøret oppe. Om ettermiddagen kunne vi

glede oss over synet av en stim av hvaler som lekte og tumlet seg i lovert. En stor, sort hval var femti til åtti yards unna, nå og da viste den ryggen, hodet og halen, og sprutet vannstråler som en fontece. Det var et meget interessant syn, og jeg skulle ønske jeg kunne sende en riflekule gjennom den glinsende huden. Sjøen var for tung til at det lot seg gjøre å låre en båt, ellers skulle jeg ha overtalt Jacob til å bli med meg, selv om jeg ikke hadde hatt noen bedre harpun enn en båtshake. Bevegelses hastigheten disse hvalene av og til kunne oppvise, var forbløffende. Synet ledet tankene i retning av de berømte fortellinger om den store sjøormen og havfruene, som hjemsoekte disse farvann i fordums tid. Den forunderlige gamle Olaus Magnus har en merkverdig og typisk lettroende beretning om havfruene.

Morgenen etter løp vi inn på en koselig liten havn, så fullstendig skjult av bratte øyer at det virket som man kom inn i et indre basseng i en havneby, særlig fordi innløpet var så trangt at det nesten var mulig å hoppe over på knausene som omgav det. Vi fortøyde med trosser som ble ført til lands og festet rundt klippefremspring. Nordlandsjektens ankre og dregger brukes sjelden, fordi det finnes så mange nødhavner av liknende type som denne blant de tallrike øyene – beliggenheten markeres ved steinvarder på de høyeste toppene. Hvor stormfull sjøen utenfor enn kan være, så er disse havnene så stille som innsjøen i St. James' Park. Må ankrene likevel tas i bruk, hives de opp ved hjelp av en båt, og uten noen mekanisk innretning, for noe slikt som et brattspill er ukjent om bord på en jekt. Vi ble værende i denne romantiske havnen i hele fire dager, på grunn av stormskader. Flere andre jekter holdt oss selskap, og tiden gikk i det hele tatt behagelig fort.

En dag dro jeg sammen med skipperen i lettbåten på en liten oppdagelsesferd blant holmene. Etter en ny rotur fikk vi øye på et halvt dusin trehus og uthusbygninger, og vi gikk i land. Her var et båtbyggerverksted, med et par nesten fullførte båter, og en lang slipp (ganske enkelt en lang bjelke med en utsparring til skipskjølen) til å reparere jekter på. Jeg gikk inn i hovedbygningen og oppholdt meg en stund i det rare gjesteværelset, og etter at skipperen og karene hans hadde gått for å kjøpe melk, tok jeg en spasertur rundt omkring på stedet. Store mengder klippfisk ble tørket på bergene, og de små remsene med vegetasjon ble opplivet av farverike lapper av villblomster, særlig *moltebær* og purpur løvemunn. Jacob kjøpte en del måke- og ærfugl-egg, som vi spiste med stor appetitt da vi var ombord igjen. Ærfugl-egg er like store som eggene fra tamgjess, nesten likt i begge ender, og lyst blyfarvet. De smaker godt, selv om eggehviten er noe tung å fordøye. Hvis jeg forstod Jacob rett, tilbringer hettemåkene vinteren i Skottland, før de vender tilbake når våren kommer.

En dag kastet flere av mannskapet klærne, hoppet i den kalde sjøen og svømte lenge omkring. Jeg kunne ikke annet enn beundre deres hardførhet, for vannet var usedvanlig kaldt. Det var ikke ende på lystige krumspring, stup, plasking og



Jekt for anker ved Sør-Gjæslingan. Bildet er tatt i 1917. (Fylkeskonservatoren i Nord-Trøndelag).  
A jekt anchored off Sør-Gjæslingan fishing station, 1917.

kappsvømming, til stor underholdning for kvinnene om bord, som hang over rekken, mens de stirret på de badende uten den minste affektasjon. Faktisk er det slik i hele Norden, at meget som i England ville vært ansett som høyst usømmelig hos det svake kjønn, ikke vekker noen kommentar. Den mer utvungne omgangsform mellom kjønnene fører likevel tilsynelatende ikke til umoral. Skulle slike manerer bli vanlige lenger syd, ville nok resultatet vært ganske annerledes.

Vi tilbrakte mange lystige stunder i lugaren, mens vi sang, lo, drakk, spiste og underholdt oss med alskens glade sysler. Jeg ga skipperen timer i engelsk – selv om han ikke husket et eneste ord når timen var slutt; men jeg lærte mer norsk av ham enn jeg hadde gjort i måneder på land. Vi pleide å skråle den danske «Den tapre Landsoldat» i kor, hvoretter Jacob ville synge, med sin dype bass, den berømte norske sjønsangen «Mens Nordhavet bruser mod fjeldbygt Strand.» Nå, som alltid, hadde mannskapet bekymringsløst arbeid. Jeg garanterer at ikke en av dem kjente «Philadelphiakatekismen»: Six days shalt thou labour, and do all that thou art able, And on the seventh holystone the deck, and scrape the cable!

Bestmannen var en særdeles humørfyllt, godt utseende fyr, og kolossalt fet. Han arbeidet lite og snakket mindre. Han lo aldri høyt; men når resten av oss lå i latterkrampe, ville ansiktet løse seg opp i et stille, bredt flir. Storparten av tiden

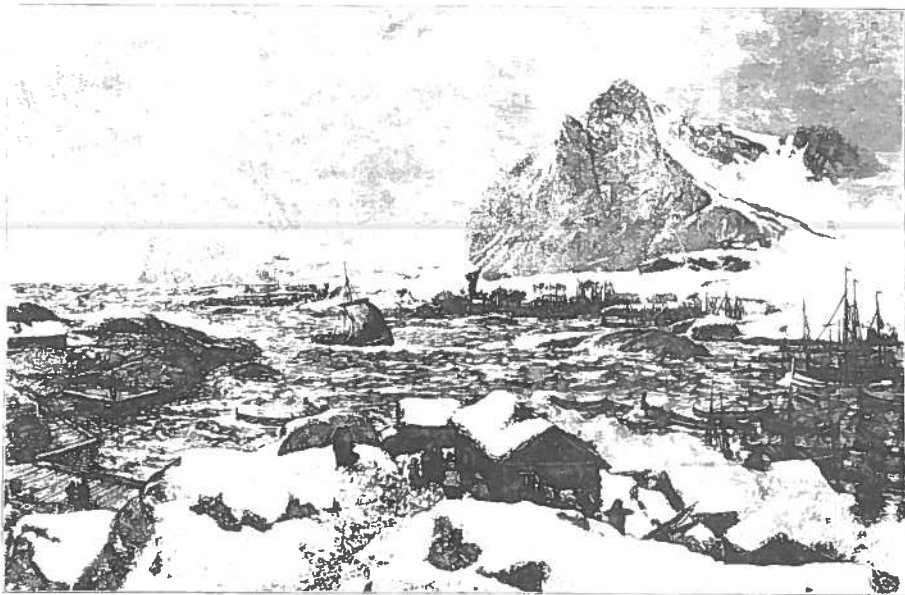
på dekk tilbrakte han med å ri på rorkulten. Han minnet uimotståelig om Pickwicks tykke gutt, slik jeg hadde forestilt meg han, og på samme måte som denne ville han utvilsomt ha svart på spørsmålet om hva han foretrakk over alt annet – «Jeg liker spising best!» Som førsterangs storeter, stordrikker og storsover kunne han konkurrere med hvem som helst. Søndag aften inviterte Jacob om bord skipperen på en av de andre jektene, og mens jeg lå og leste min engelske andaktsbok i lugaren, drev de to, sammen med bestmannen og byssegutten (Jacobs sønn) med kortspill, og laget rebuser for hverandre ved å lage uforståelige tegninger for hverandre med kritt på bordplaten. Brennevin, rødvin og annet godt fra Jacobs gavmilde vinlager var til fri avbenyttelse. Støyen fra selskapet dysset meg i fredelig slumner, og da jeg våknet, befant jeg meg i ensom herlighet. Køyen min var den deiligste jeg noen gang har sovet i. Den besto av reinskinn og et saueskinn med en lærpute. De viktigste prydelser i lugaren var tre rustne musketter og en ryttersabel som nok aldri hadde sett blod.

Etter å ha gjenoptatt reisen mandag morgen, seilte vi en lang stund mellom klipper og skjær med bare et par miles klaring. Fastlandet fremviste mektige snekleddede fjellkjeder, i de mest værbitte og fantastiske former. Vinden var god, og «Bergethe Marie» skummet avsted med god fart. Noen år før (1846, o.a.) hadde den samme jekten, ført av Jacob den Store, fullført en reise så langt syd som til Christiania – den første og eneste Nordlandsjekt som hadde gjennomført denne bedrift. I sannhet kunne min gamle skipskamerat fra Bergen omtale Jacob Strøm med respekt! Hans ferd til Christiania er et samtaleemne andre utbrer seg over med samme beundring som var det en ferd til antipodene.

Været ble nå bitende kaldt, og tirsdag krysset vi polarsirkelen. Dagen etter nærmet vi oss de berømte Lofotøyene, som på avstand minner om en kjempelang rekke av isfjell. Solen skinte klart, og sceneriet var i sannhet vilt, nærmest uvirkelig.

Malstrømmen, den beryktede hvirvelstrøm, ligger på Lofotens vestside. De skipperer jeg forhørte meg med om denne, lo foraktelig av dens påståtte farer, og forsikret at en båt kunne ro over den uten risiko. Dette står i sterk kontrast til de populære beretninger som verserer hos oss; men uten å si for meget er det hevet over tvil at farene ved Malstrømmen er blitt sterkt overdrevet blant lettroende forfattere.

Mens vi fortsatte vår ferd, tråklet vi gjennom sund etter sund, mellom granittklippene; og til sist, den 20. var vi trygt fortøyd på Tromsø havn. Jeg rodde i land med den verdige Jacob, og det var en morsom opplevelse å den velkomst som ventet ham. Alle vi møtte på land rystet hånden hans og ropte «Velkommen hjem!» Reisen hadde gått meget raskere enn vanlig. Faktisk gjør Nordlandsjektene bare to reiser til Bergen i året, og noen ganger bruker de opptil fem og seks uker hver vei. Lasten sydover består omtrent utelukkende av tørrfisk og tran, og til Nordland tar de med tøy, brennevin, vin, isenkram osv.



Kabelvåg under Lofotfisket. (Norwegian Pictures)  
Kabelvåg fishing village during the Lofoten fisheries.

Under begge mine opphold i Tromsø bodde jeg hos Jacob, og mottok så mye vennlighet fra ham og familien hans at jeg av hjertet ønsker alt godt for denne fine representant for de gamle vikingers etterkommere.

#### *Tromsø – Hammerfest 23. juni – 1. juli*

Ved midnatt, og likevel i fullt dagslys, den 23. juni, entret jeg i Tromsø den vanlige norske jakt «Skandinavien», skipper Heggelund, med Hammerfest i Finnmark som mål. Vi satte likevel ikke seil før neste dag, og da feiet vi avsted med god fart i en storm fylt av iskaldt sludd. Ved midnatt droppet skipperen anker utenfor Lokøy, en øy på Finnmarkskysten. Ensomme, ville, ugjestmilde og alvorlige klipper dekket av sne omkranset den lille viken hvor vi lå, men neste dag ble scenen opplivet av et snes åpne fiskebåter, bemannet av kvener, en blandingsrase, opprinnelig finner som har vandret over Lappmarken og slått seg ned langs Finnmarkskysten. De representerer et forbindelsesledd mellom nordlendingene og lappene, og regnes for en halvsivilisert rase. De sies å være arbeidsomme og i flere henseender mer intelligente og energiske enn nordlendingene selv.

Mannskapet på jakten besto av skipper, to mann og en messegutt. En passasjer foruten jeg selv delte lugar med skipperen, nemlig en dansk jomfru – yppig og blomstrende, men noe aldeles forskrekkelig skjøløyd. Noen må likevel ha funnet henne tiltrekkende, for nå var hun underveis til Hammerfest for å gifte seg med



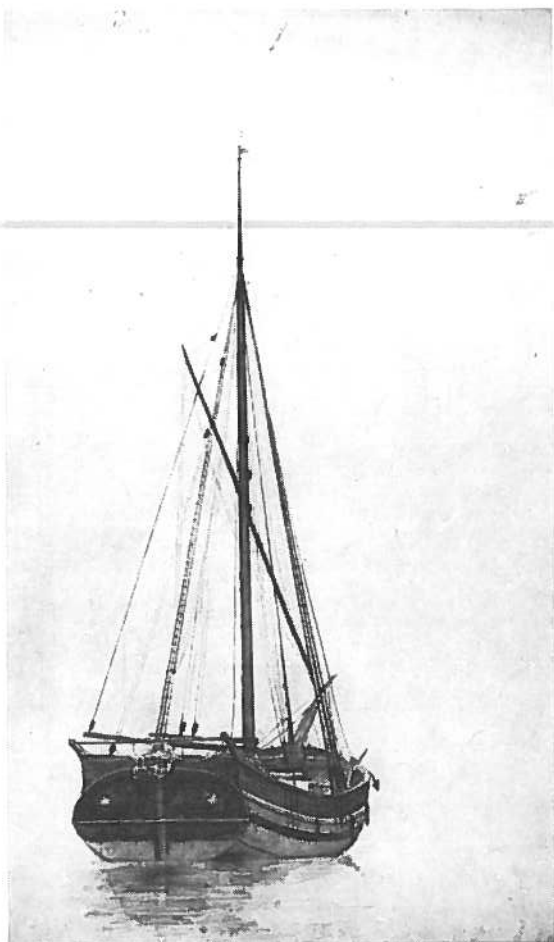


Tromsø. (Norwegian Pictures)

en ung sjømann der på stedet. Stakkars jomfru! Hun led fryktelig i det ukomfortable bikkjehullet av en lugar, som følge av uværet vi gjennomgikk, selv om jeg prøvde å lette vantrivselen under reisen med all vennlighet som sto i min makt, og hun tok takknemlig imot de små tjenester jeg kunne tilby.

Skipper Heggelund var litt av en original. Han var en svær, muskuløs, grovbygd kar, men en god skipskamerat, som stadig vant ved nærmere bekjentskap. Han tygget bladtobakk nok til et helt engelsk skipsmannskap. Han var en av en familie på tolv barn; faren døde da han var 87 år, mens hans mor, nå 85, fortsatt var «meget frisk». Han pratet mye, og avbrøt stadig seg selv med uttrykk som «Ja så! Nei, men!» for hvert tredje ord. Han gav en bedrøvelig beskrivelse av de fryktelige omkostninger det medførte å la seg vederfare den luksus å barbere seg i Tromsø, for han sa at der var bare en barber, en slesviger, som forlangte ti specidaler i året, eller åtte skilling for hver raking! Den eneste bok han hadde i lugaren var en norsk oversettelse av «Arabiske netter» – den siste av alle bøker jeg hadde ventet å tilhøre en mann som Heggelund. Det var et gammelt, velbrukt eksemplar med gotisk skrift, men likevel skipperens store forlystelse, som jeg snart fant ut. Han pleide å strekke seg på en kistebenk kveld etter kveld og lytte mens jeg leste høyt for ham (for jeg leste norsk langt bedre enn jeg kunne snakke språket), og de hese latterutbruddene hans til Aladdins eventyr fikk ofte hele lugaren til å riste.

Kahyttstrengen eller byssegutten, som også fungerte som kokk, var meg en



Jakt. Akvarellskisse av Amaldus Nielsen. (Oslo Kommunes Kunstsamlinger)

kilde til stadig munterhet. Alle byssebutter kaller på latteren, men dennes likemann har jeg aldri truffet på. Han hadde et bredt, rødmusset, svartgrimet ansikt, som skinte som månen gjennom tåke, store, stirrende blå øyne og en strittende hårmanke som kunne vært brukt av Dame Partington til å koste Atlanteren ut av kjøkkengulvet ved høyvann. Hver gang han kom inn i lugaren, var det første han gjorde å krølle den fettete luen sin under armen, det annet å dytte håret bort fra pannen slik at han kunne se, det tredje å klø seg i hodet og flire over hele ansiktet, det fjerde å sette i en kablende latter og å se tillitsfullt på skipperen for å få hans bifall. Først når dette vidløftige rituale var gjennomført – og først da – var han klar til å etterkomme hvilken som helst ordre.

«Skandinavien» var den skitneste, mest tjæregrisete trefarkost jeg noen sinne har seilt med. Hva som var enda verre, var at dekket lekket som et såld. Første kvelden jeg gikk til køys, dryppet regnet gjennom natene i akterdekket som en rislende bekk, himlingen under dekk var borte, og både bjelker og planker var en eneste sleip, råttent tremasse. Siden køyen min ikke var bedre enn et dampbad, og ullteppene var så våte som om de var blitt dyppet i sjøen, veltet jeg meg ut av køyen, tullet meg inn i den gamle kappen min, og la meg på køyebenken, som ble mitt leie for ettertiden.

Den 25. var en forferdelig stormfull dag, og vi lå for anker like til kvelden, da skipperen hev opp; men han var glad til for å droppe ankeret like etter, etter et mislykket forsøk på å krysse opp i lovart. Han forsøkte på nytt den 26, og den vesle skuten rullet og stampet noen timer i en fryktelig sluddbyge, tidvis med fin sne, inntil vi etter store vansker klarte å finne en bedre ankringsplass på østsiden av den samme øya, som er omtrent fjorten engelske mil i omkrets og ligger fem mil fra Finnmarks fastland.

Om ettermiddagen foreslo skipperen å avlegge besøk i et av husene på øya for å kjøpe melk, og jeg fulgte ham med stor iver, sammen med en av mannskapet. Det var en krevende operasjon å komme til lands, for sjøen vasket voldsomt over de spisse, grove steinene som bokstavelig brola hele den bratte stranden. Etter flere forsøk klarte vi å få båten til lands og trekke den opp, men da vi kom tilbake var den fylt av sjø. Store, svarte bergmasser tårnet seg opp langs fjellsidene, og hele øya besto ikke av annet. Et sted fant vi en grotte, hvor inngangen liknet nøyaktig på døråpningen inn til et mørkt fangehull. Omtrent en mil fra landingsstedet kom vi frem til et lite hus, med uthus, og nede ved stranden noen små skur bygget inn til klippene. Huset var av solid tømmer, taket av torv, kantet med flate stener, for å hindre den lunefulle vinden i å flerre av det hele. Noen små geiter og noen ørsmå kuer med bjeller rundt halsen holdt til i nærheten. En mengde klippfisk var samlet i stabler, og tørrfisk hang over lange tre-lekter. Like ved holdt fire mann på med å bygge et nytt hus med to rom. Veggene var av tømmer, omtrent åtte tommer i firkant, og et tykt lag mose ble lagt i alle nater og tapphull.

Vi gikk inn i huset, og fikk karet vårt fylt med melk, etter å ha forsynt oss rikelig av dette primitive næringsmiddel. Husets folk gav oss flate rugkaker, omtrent 1/8 tomme tykke, til å spise ved siden av. Disse kakene kalles «vandbrød», og var meget seige og beske. Melken var «smør-melk», tykk som vanilje, meget sur, men også meget sunn. Vi forlenget oppholdet, og jeg hadde rikelig tid til å se meg omkring. Rommet var lite og lavloftet, med tallrike små hyller fulle av rader med runde, grunne trekar og noen få øser, som alle inneholdt rømme. Der var også en enkel klokke og en gammel rokk (som man finner i alle hus i Finnmark), og en lang benk, noen krakker, et par stoler, en seng på gulvet og en stor kokeovn. Ved siden av denne sto en gammel kone og småtallet. Selv etter at jeg oppdaget at hun var av det smukke kjønn, var det vanskelig å gjette om hun



Våningshus på Karlsøy, Troms. (P. Gützfeldt: Keiser Wilhelm II's Reiser i Norge. Chria. 1891)  
Fisherman's home on Karlsøy, Troms.

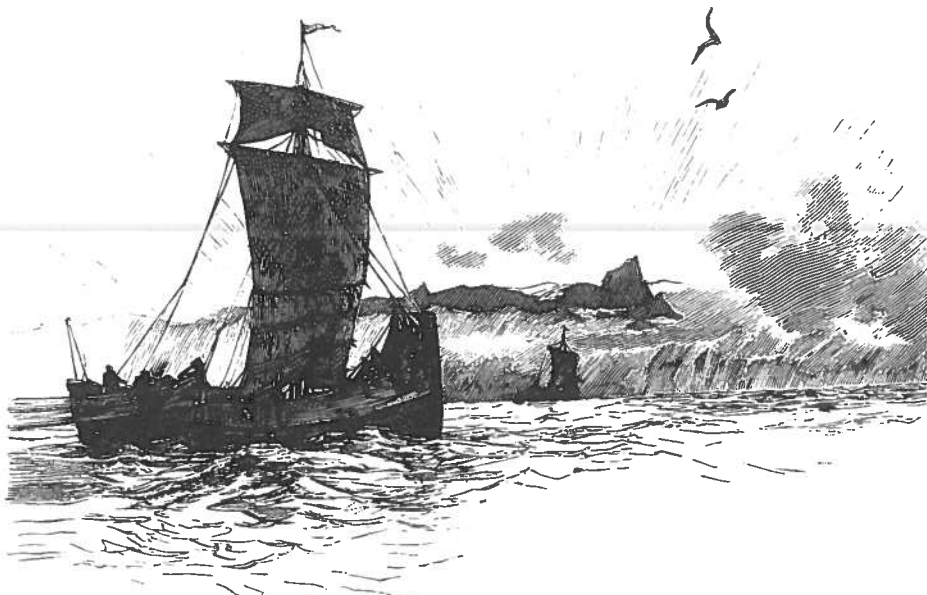
var gammel eller ung, for hun hadde friske, regelmessige og særdeles inntagende ansiktstrekk. Da hun kom frem fra mørket i kroken var det likevel klart at hennes engang så vakre ansikt var blitt furet av minst sytti somre, skjønt ansiktshuden hadde beholdt sin teint og øynene sin glans. Da vi kom inn, var det i stuen dessuten en mann ganske likt kledd som finnene, og like etterpå kom tre-fire guttunger og et par unge piker inn. Den ene av de siste karded svart ull til rokken, ved hjelp av et par karder med jernpigget som hun holdt på knærne, og hun viste stor ferdighet i dette arbeidet.

Snart etter kom en røslig, bondsk utseende unggutt inn, med håret hengende i tjaser ned foran øynene. Han dyttet meget kjølig små-yingelen til side og dumpet ned i stolen som ble ledig da den gamle konen gikk for å gi ham en av rømmekollene vi hadde spist av, og som han straks plasserte bekvemt på knærne før han skrapte restene grundig ut med håndkanten og fingrene som han slikket og sugde med uendelig velbehag og i fullstendig taushet. De mindre guttene stirret på ham med lengselsfulle blikk, og den gamle damen ga dem et tømt kar, som de rensset på samme vis. På bordet lå en svart, fettet, utslitt norsk bok, hvor innbindingen var reparert med trestrimler festet med lærstopper, og en liten postill trykket i «Tromsø Tidendes» trykkeri.

Navnet på dette sted, slik det er avmerket på kartet, var Ramberg. Her finnes flere gamle hus, og folk fortalte meg som svar på mine spørsmål at de trodde det samlede folketall på øya var omtrent sytti. Mitt eget midlertidige tilskudd til anatalet utsatte meg for like mye nysgjerrighet og gjetninger om hvor jeg kom fra, som om jeg skulle ha befunnet meg i en tømmerkoie blant amerikanske nybyggere.

Om kvelden ankret en liten, åpen Nordlandsjakt, øyensynlig meget lang og hurtigseilende, like ved oss, og skipperen avla oss et besøk. Han var en ung mann ved navn Blaasstrøm, og hadde en fremtreden som lå langt over det som var vanlig for hans samfunnsklasse. Heggelund kjente ham, og utførte sine vertsplikter med største velvilje. Vi tre ble sittende lenge utover, mens vi drakk av skipperens vin og fortærte min Christiania-todakk. Heggelund var i sitt ess, der han satt og røykte, drakk, lo og pratet uten stans. Alle Nordlandsskipperes stolthet er pipen og tobakksdåsen av sølv. Hodet på Heggelunds pipe var av størrelse som en turnips, og den hadde et vakkert utskåret piperør. Tobakksdåsen, av samme gedigne sølv som pipen, var like stor som en vanlig lommebibel. Blaasstrøm fortalte meg at han var født i Trondhjem, men nå bosatt i Tromsø, og han hadde aldri sett andre byer enn disse to, foruten Hammerfest. Han opptrådte mer som betrodd agent og supercargo enn som vanlig skipper. Han inviterte Heggelund og meg om bord i sitt vakre fartøy, og trakterte oss med en velsmakende aftens bestående både av røket og nyfisket laks, foruten annen fisk, og dessuten herlige pannekaker (laget av mel og ærfuglegg), med fransk vin som drikke. Utenlandske viner er særdeles billige, og drikkes meget i nord.

Vi hadde fortsatt motvind neste dag, og etter at Blaasstrøm hadde spist frokost sammen med oss, foreslo han at vi skulle dra på jakt innover øya. Han lånte meg en fin dobbelløpet hagle, fra Lepagt i Paris. Der var mengder av alle slags sjøfugl i alle størrelser, men det var vanskelig å få dem på skuddhold, og det eneste jeg klarte å felle var en eneste liten fugl, kalt «titling», som forøvrig ble jaktlagets eneste bytte. Dagen var meget varm, og vegetasjonen var særdeles frodig på de lavere delene av fjellene, selv om alt var dekket av sne og is over en viss høyde. Der var blomster i overflod, særlig «krøgerbær», molter, blåbær og knapphullsøye-blomster («knapsullen-øie-blomster»). Vi fant store mengder ærfugl-egg, og vi skremte opp en rugende hunn fra redet, som inneholdt tre egg. Ærfugl-redet lages utelukkende av dun som fuglene napper fra sitt eget bryst, og disse redene blir sanket av de fastboende til sengeutstyr. De strenge villtlovene i Norge forbyr å plyndre egg fra ærfugl-reder etter 1. juni, bortsett fra i Nordland og Finnmark, og vi hadde derfor ingen skrupler med å ta eggene (skjønt de inneholdt fugleunger, noe som viste seg da vi skulle koke dem) og hele redet, som var en stor merkverdighet i seg selv, innlemmet jeg i min samling av nordlandske rariteter. Egg- og dunsanking er en meget viktig biinntekt i Finnmark. Jeg ble kjent med en ung nordmann, hvis far bor på en av disse øyene etter å ha fått tillatelse fra



Jekt i Nordlandsleia. (Keiser Wilhelms Reiser...)  
A jekt in North-Norwegian waters.

regjeringen. Det er et berømt sjøfugl-område, og eieren har enerett til eggene, som han kan selge for opptil to skilling stykket for de beste. Alle har hans tillatelse til å fange fugl for fjærenes skyld, på betingelse av at de overlater ham tredjedelen. Før vi gikk ombord igjen etter vår bytteløse, men muntre ekspedisjon, besøkte vi Ramberg igjen, og hadde et nytt måltid «smør-melk» og «vandbrød».

Den 28. lettet skipperen trassig anker, selv om vinden nesten var stikk i stevn, og han krysset og slo med all den hardnakkethet som i så særlig grad karakteriserer nordmennene. I tredivetimer oppnådde vi ikke annet enn å snegle oss avsted, og da jeg nevnte at reisen ville ta lang tid, fikk jeg den kjølige trøst av Heggelund at han hadde selv brukt seks uker på å seile fra Tromsø til Hammerfest, og han kjente til andre skippere som hadde brukt opptil tre måneder på å gjennomføre den samme ferden. Dette var likevel om vinteren, med mørketid døgnet rundt og mye stormfullt vær, slik at fartøyene måtte krype fra øy til øy, fra nes til nes, og legge bi i ukevis når været var for ille. Han fortalte at sommeren 1842 var usedvanlig varm, og at denne sommeren (1850) var den kaldeste i manns minne i Nordland og Finnmark.

Til sist var vi ved Andsnes, en odde på Finnmarks fastland, ved innløpet til Frakfjord. Deretter kom vi tvers av den store Sørøya, og seilte gjennom farvann bokstavelig hvitt av sjøfugl-flokker, øyensynlig på jakt etter fiskeyngel som

svømte i stimer like under vannflaten. Omkring et dusin fiskebåter, bemannet av kvener, var travelt opptatt med å trekke og egne liner.

Vi seilte tett forbi Hasvik på Sørøya, som besto av en større trebygning og et halvt dusin små boplasser nær sjøkanten, foruten en pussig liten kirke med en svart støpul. Like bakenfor reiste seg bratte fjell, snekledd nesten ned til foten. Inntrykket i det hele av både øyene og fastlandet er helt igjennom øde og vilt, og det er intet tilstrekkelig stort eller opphøyet til å motvirke denne ensformige, gledesløse karakteren i landskapet.

Jeg hadde nå nesten vært to uker i området hvor solen ikke går ned, og likevel var det gått slik at jeg aldri hadde kunnet se den skinne ved midnatt, selv om jeg stadig ble lokket av solstråler på toppene av de omliggende fjell. Lørdag den 29., etter hvert som tiden nærmet seg, ga gode løfter om at ingen sky ville overskygge majestetens ansikt, og til min store glede ble jeg ikke skuffet. Midnattsolen skinte virkelig med umattet glans, og med uforfalskede følelser – jeg kunne faktisk si tilbedelse – hilste jeg den med blottet hode. Jeg kunne knapt ha kjent midnattsolens stråler for første gang under mer romantiske og imponerende omstendigheter. Det lille fartøyet vårt lå alene på havet, mens vinden blåste iskaldt med storms styrke, og krysset klosshalt mellom to snedekkede fjell-øyer en engelsk mil fra hverandre. Temmelig høyt over et lavt fjellparti til babord skinte solen med betydelig varme, selv om vinden var så bitende at hver skumdråpe frøs i samme øyeblikk den nådde dekket, og mannskapet var inntullet i vintertøy så bare øynene var synlige. Jeg «wrapped my auld cloak about me», og mens jeg travet raskt frem og tilbake langs dekket leste jeg hele Coleridges «Ancient Mariner» og noen strofer av Burns. Det storslagne skuet henrev meg, til stor forbauselse for Heggelund og hans øvrige upåvirkelige mannskap. Jeg fikk midnattsolen å se mange ganger senere, men denne første vil jeg alltid minnes med størst glede. Det var et sublimt syn.

Solen strålte hele søndagen, og mot kvelden kom vi til den lille bukten som fører inn til Hammerfest. Ved innløpet passerte vi en meget iøynefallende fjellformasjon, kalt Håja, som reiser seg midt ute i sjøen. Tre av sidene er nesten loddrette, og det hele minner meget om den berømte Bass Rock i Skottland. Til venstre når man seiler inn til byen, ligger et lavt berg med en festning, eller batteri. Etter å ha smøget oss gjennom en ansamling av rare fartøyer fra mange nasjoner, droppet vi stillferdig anker klokken 9 om aftenen. Jeg sov ombord den natten, slo mine siste vitser med den danske jomfru og den barske skipperen nesten morgen, og gikk deretter i land i Hammerfest.

### *Hammerfest – Nordkapp 1. juli – 3. juli*

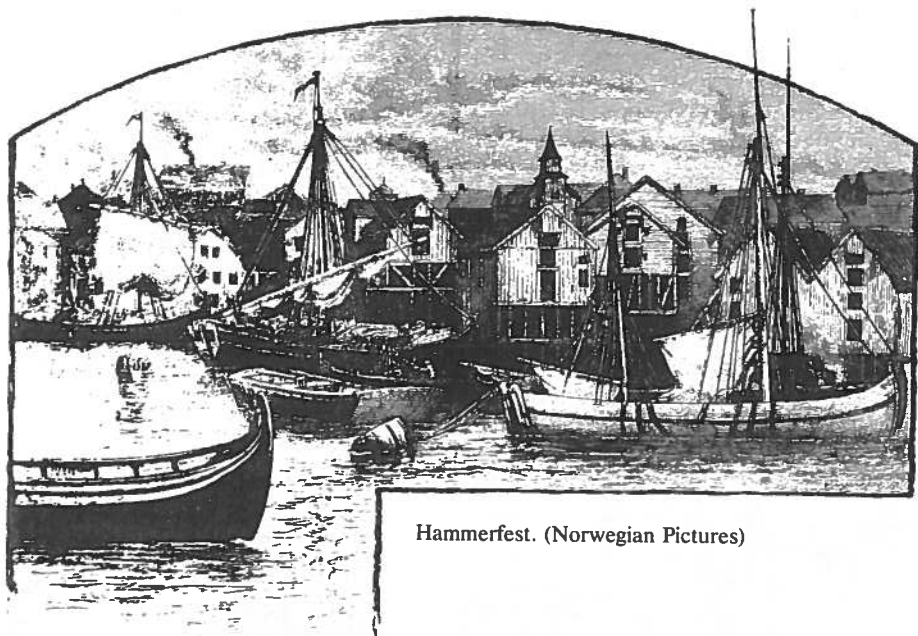
»Verdens nordligste by» lyder meget romantisk, men noen få dagers opphold var nok for meg, og jeg ville heller tilbringe et år foran masten i et hvilket som helst fartøy fremfor å måtte bo tre måneder i Hammerfest!

Den nåværende befolkning i Hammerfest består av omtrent et tusen to hundre. Byen skylder danskene sin oppkomst, idet disse etablerte et handelssted på vestsiden av Kvaløy for hundre år siden, og gradvis har dette stedet utviklet seg til sin nåværende posisjon som hovedsete i Finnmark. Byen har ingen nevneverdige rivaler. Beliggenheten på den ene siden av en liten bukt, er beskyttet og velvalgt. Byen består hovedsakelig av en lang gate, som slynger seg langs stranden med flere stikkveier. Alle husene er av tre, bygget på grove stenmurer som ligger litt over bakken. Det eldste hus ble bygget for nøyaktig hundre år siden, som bolig for representanten for den danske stat. Her er det nå en slags markeds plass, brolagt, med en stor, dyp trebrønn i midten, men denne var nesten tørr da jeg så den. Svært mange hus har gress på taket som derfor gir inntrykk av små eng-lapper. Det var pussig å betrakte kvinnene som bredte ut tøy til soltørk på disse frodige takene. Huder legges også oppå takene til bleking. Mange lagerskur er bygget på peler som er slått ned i sjøbunnen. Disse sjøhusene stikker ut i havnen med en landingsbrygge foran; talløse rader av åpne skur er fylt av reinskinn, ulve- og bjørneskinn, hvalross-tenner, reinsdyrhorn, tranolje, tørrfisk osv. klart for utførsel. Enorme mengder av tørrfisk henger til tørk på lange rekker av peler langs stranden. Her finnes flere større «varehus» hvor alle tenkelige varer selges. Det var meget underholdende å gå inn i en av disse forretningene og se kvener og samer gjøre sine innkjøp. Salgsvarene omfatter isenkram, kjøkkenutstyr, vadmél, bomull, tobakk, religiøse bøker og en ubeskrivelig blanding av mer og mindre ubetydelige nødvendighets- og luksusartikler. Bare tre hus har bevilling for salg av brennevin, og de betaler en høy avgift for bevillingen. Mange pene butikker kan man se, og der er også en med den imponerende kunngjøring at dette er «Hammerfest Apothek». Denne bygningen hadde to dype vinduer, i det ene var det fire små flasker og i det andre en håndfull billige barneleker. Utenfor byen ligger en meget vakker trekirke, på stenmur. Den hadde spir med skifertak. Et godt stykke unna er kirkegården, et stort, avlangt område omgitt av et merkelig tregjerde. Noen få av gravene merket seg ut med gravsteiner omgitt av rekkverk.

Den viktigste innenlandske handel i Hammerfest foregår som byggehandel med samer og kvener. Svært lite penger er i omløp, og en av de største handelsmennene fortalte meg at de klarer seg meget godt foruten. Samene bytter bort reinskinn o.l. for brennevin, tobakk, skinnvarer, isenkram, tøy osv. Der foregår en viss handel med Spitsbergen, som sender hvalrosser og isbjørner. Heggelund sa at prisen for en hvalross var ti specidaler, og for en isbjørn tre til fire. Disse isbjørnene kan av og til streife rundt selve Hammerfest, i likhet med vanlig brunbjørn og ulv, men alle disse fryktede rovdirene blir sjeldnere år for år.

Den fremste eksporthandelen foregår med Arkhangelsk, og utføres utelukkende med skip hjemmehørende i Hvitehavet. Mange av dem lå i havnen ved mitt besøk. De er helt unike fartøyer, med tre enkle, vertikale master, hver med

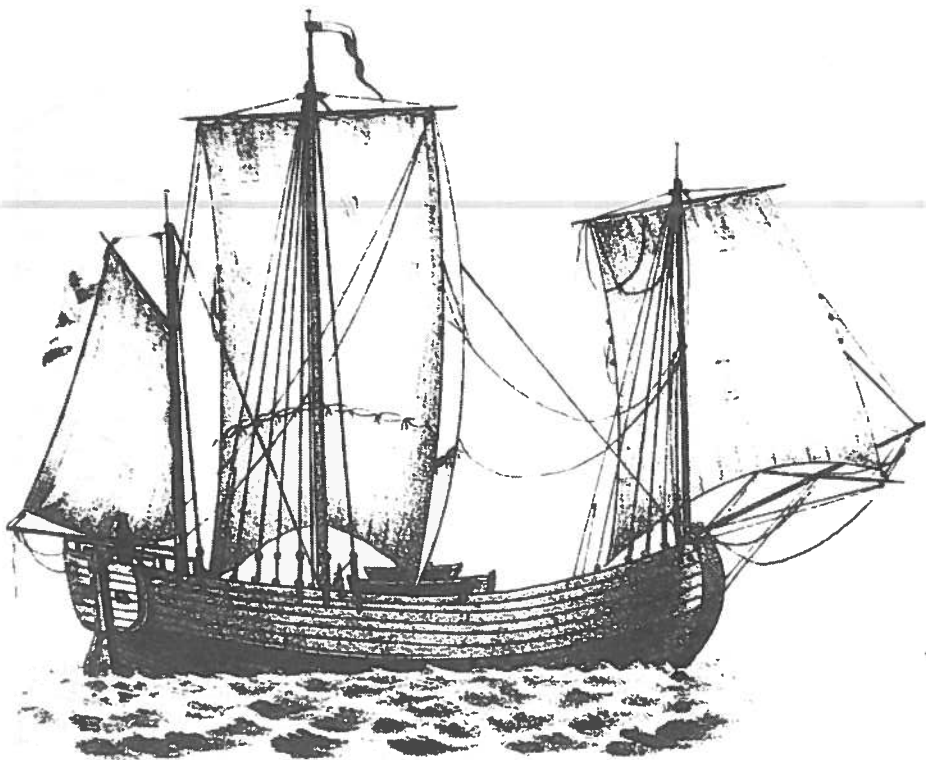




Hammerfest. (Norwegian Pictures)

et stort tresail. De forsyner Hammerfest med russisk rug, mel, lys osv., og tar tørrfisk og tran i bytte. Melet er meget beskt, og brukes for det meste i form av hardbakte kaker. Enhver form for mat, fisk unntatt, er meget sjelden og kostbar. Av og til ankommer engelske skip med kullforsyninger. Jeg ble fortalt at en engelsk kaptein, som var underveis fra Hull til Hammerfest og som fikk landkjenning i den intrikate skjærgården utenfor, faktisk seilte omkring i ukevis før han fant en som kunne lose ham inn!

Etter å ha leiet en åpen båt og et mannskap på tre, forlot jeg Hammerfest klokken 9 om aftenen 2. juli for å besøke det berømte Nordkapp. Båten var av den spesielle Nordlandstypen, meget lang, smal og lik i begge ender, fremragende tilpasset både roing og seiling. Det er like greit å fastslå, av hensyn til fremtidige reisende til Finnmark, hva en slik leie vil koste, for i alle tilfeller må avtalen med mannskapet være helt klar før avreise. Den gamle losen jeg leiet, krevde atten speciedaler (omtrent fire pund) for å føre meg til Nordkapp og tilbake, uansett hvor lang tid reisen måtte ta; og som grunn til å kreve en så forholdsvis høy sum anga han både vanskelighetene og selve risikoen ved reisen. Den siste reisende han hadde ført (sa han) var en spanjer, to eller tre år tidligere, og som følge av stormfullt vær hadde reisen tatt nærmere ti dager. Selv om avstanden fra Hammerfest til Nordkapp riktignok vanligvis angis å være nitti til hundre engelske mil, så jeg til min glede ved første øyekast på de nye kartene, at dersom båten holdt forholdsvis god kurs, overstiger ikke distansen seksti mil.



## ЛОДЬЯ.

Lodje. Karakteristisk russisk handelsfartøy fra pomorhandelen. (Norsk Sjøfartsmuseums saml.)  
A Russian lodje. Typical craft from the Russo-Norwegian pomor trade.

Jeg mente derfor at fire pund var for mye, og siden jeg regner meg selv som en brukbar sjømann, bestemte jeg meg for å engasjere båt og mannskap etter betaling pr. dag, og heller risikere stygt vær og uhell. Da tilbød losen en halv speciedaler pr. mann pr. dag, og det samme for båten. Dette ville tilsvare to speciedaler om dagen i alt, og mannskapet ville selv holde kost. Dette gikk jeg straks med på; hvor vellykket det var, vil det følgende vise.

Vi hadde kraftig motvind da vi satte ut, og rodde over havnen til stedet hvor den britiske konsul, Mr. Robertson, holder til, like ved det lille batteriet som er reist til å forsvare innseilingen til Hammerfest som følge av at stedet ble erobret av to engelske skip under siste krig. Mr. Robertson var så vennlig å låne meg noen reinskinn jeg kunne ligge på i bunnen av båten; og ved å spre dem utover steinene vi hadde som ballast, fikk jeg et utmerket leie. Konsulen advarte meg med at det ville bli bitende kaldt når vi kom ut mot havet, og ga uttrykk for

forundring over hvor letkledd jeg var; men jeg forsikret ham at jeg var vant til å utholde påkjenninger. Losen styrte med den ene hånden ved hjelp av en lang rorpinne, og rodde med den andre; og vi var raskt ute av havnen og rodde avsted mellom Melkøy og Kvaløy, som Hammerfest ligger på. Kysten av Kvaløy er særdeles berglendt, og sne i store mengder lå i sprekkene. Motvinden fra nordost varte ved, og etter et par timers rotur la vi til lands i en liten vik, hvor også en stor flåte fiskebåter, bemannet av kvener, lå værfast. Scenen var meget romantisk. Etter midnatt dabbet vinden av, og vi hev inn dreggen; solen lyste klart høyt over horisonten. Solen går ikke ned i ni uker om sommeren, og holder seg like lenge under horisonten om vinteren. Utsikten mot en ensom klippe forut, som steg opp av havet, badet i en høyrød stråleflom, gjorde et veldig inntrykk. Vi fortsatte for brukbar bøl, og når vinden av og til løyet, ble de bredbladede årene brukt. Disse stikkes gjennom en løkke av fetttau som er festet til en enkelt tollegang, slik at de får god plass for lange åretak. Klokken 6 om morgenen kom det kraftige regnbyger, og disse fortsatte like til vi to timer senere kom inn til Havøysund, et langt, smalt sund mellom øya Havøy og Finnmarks fastland.

Siden det var umulig å fortsette i slikt uvær, rodde vi opp til landingsstedet foran sommerhuset til herr Ulich, en stor handelskakse i Finnmark. Dette må utvilsomt være det nordligst beliggende av alle finere beboelseshus i verden. Det er en stor, vakker, hvit trebygning, likeverdig av utseende med alle bedremannshus i nord. Familien bor her bare i de tre sommermånedene, og store lagerbygninger for tørrfisk ligger også her. Mannskapet mitt søkte ly i et av uthusene, og selv benyttet jeg uten å nøle gjestfriheten i hovedbygningen. Herr Ulich var selv i Hammerfest, men hans vennlige frue, sønn og døtre tok imot meg med en hjertelighet som skulle jeg ha vært en gammel venn, og etter en times tid følge jeg meg aldeles som hjemme.

Her fant jeg en meget dannet familie, omgitt av det siviliserte livs velvære og raffinement, bosatt midt i den villeste ensomhet, og så nær Nordkapp at det tydelig kan sees herfra i klart vær. Madame Ulich og de to døtrene (den tredje steller huset for faren i Hammerfest), snakket bare norsk, men sønnen, en meget oppvakt ung mann på nitten år, snakket ganske bra engelsk. Han hadde nettopp vendt tilbake fra to års opphold i Arkhangelsk, hvor handelsmennene i Finnmark sender sine sønner for å lære russisk, siden det er av vital betydning for deres økonomiske interesser – storparten av handelen i Finnmark foregår med Arkhangelsk og Hvitehavs-området. Enda så nær de bodde Nordkapp, var det merkelig at både herr Ulich og hans sønn bare hadde besøkt det en gang, og at de hadde bodd i Havøysund i ti år før dette skjedde! De fortalte at svært få reisende drar til Nordkapp, og at de fleste av disse er franskmenn og italienerne.

Jeg tilbrakte formiddagen i samtale med denne meget interessante familien. De har en smakfull stue, og i denne la jeg merke til en stor bronsebyste av Louis Philippe, konge av Frankrike. De fortalte meg følgende historie om bysten: For

55 år siden hadde kongen, på den tid en vandringsmann i eksil, besøkt Nordkapp. På veien dit møtte han stor gjestfrihet fra flere mennesker bosatt i Finnmark, og han hadde selv sovet i denne stuen. Men da stod huset på Måsøy, et stykke fra Havøysund. For flere år siden hadde eieren flyttet hele huset til Havøy, og sønnen forsikret meg at rommet var bevart nesten nøyaktig som da Louis Philippe brukte det, selv om huset ellers hadde gjennomgått store forandringer og påbygninger. For omkring 16 år siden hadde Paul Gamard, leder for den vitenskapelige kommisjon som siden ble sendt for å utforske Grønland og Island, besøkt her Ulich, og erklært at han var instruert av den franske kongen om å spørre hvilken gave han ønsket å motta som et minne om kongens besøk til det fjerne nord. Året etter anløp marinekorvetten «La Recherche» Havøysund på vei til Island, og overlot nevnte byste som en gave fra kongen. Det er et vakker kunstverk, utført i fineste stil, og av stor verdi i seg selv, men de spesielle omstendigheter som førte til at den kom i herr Ulichs eie, gjør den uendelig mer verdifull i hans øyne. Her Ulich, født i Trondheim, er selv en fremstående representant for den dannede nordmann. Han har reist gjennom Europa på kryss og tvers, og snakker opptil flere språk.

Mine nye venner ville gjerne utsette min avreise, men da både vinden og tidevannet var gunstig, fortsatte jeg min ferd ved middagstid, og lovet å se innom på tilbaketuren. Da jeg dro gjennom sundet la jeg merke til en liten trekirke – Europas nordligste. En prest holder gudstjeneste der for finner og samer med lange mellomrom, som bl.a. er avhengig av værforholdene, men det sies en gang månedlig om sommeren. Tilhørerne kommer over lange avstander for å delta, for kirkesognet, som bare omfatter et tusen fem hundre til to tusen sjeler, har en lengde på mer enn tre hundre mil fra nord til syd!

Etter å ha passert Måsøy, krysset vi et åpent havstykke og nådde kysten av Magerøy – øya som Nordkapp ligger på. Magerøy er trolig tyve engelske mil lang, og et dusin bred, og skilles av Magersundet fra nordkysten av norsk Lappland. Selv om det blåste meget gunstig, forlangte mannskapet at vi skulle anløpe en havn hvor der ligger et stort tørkeanlegg og trankokeri, kalt Gjesvær, som tilhører firmaet Augaard i Hammerfest. Her er flere hus, skur osv. og enorme rekker av stokkfisk henger til tørk. På denne tiden var et par hundre mann i arbeid, men om vinteren bor det bare omkring et tyvetall her. Et par av de forunderlige Hvitehavsskipene lå på den vesle havnen, og en flotilje av fiskebåter bemannet av kvener. Sjøen var bokstavelig talt svart av stimer med småtorsk, som kunne vært fanget i dusinvis der de lekte seg i vannskorpen. Selv om været nå var særdeles fint, drev karene mine omkring her i timevis; men fordi jeg var meget oppsatt på å komme til Nordkapp mens midnattsolen skinte, fikk jeg overtalt dem til å fortsette, etter mye krangel på begge sider.

Da vi gjenopptok reisen, seilte vi langs klippene til det mørke, massive Nordkapp raget klart opp i det fjerne. Jeg landet på et bratt nes som kalles Tunes, og



Byste av kong Louis Philippe. Denne står oppstilt på Nordkappplatået, men er neppe identisk med den som nevnes i artikkelen (Norsk Sjøfartsmuseum.)

This bust of the French King Louis Philippe is situated on the North Cape plateau.

plukket noen få blomster; like bortenfor, i Sandbukten, var et vrak synlig, og jeg fikk rodd båten borttil. Det viste seg å være en del av kjølen på et stort skip, omtrent femti fot lang. Den var øyensynlig dradd opp på skjærene av noen fiskere, og disse hadde satt tydelige spor etter seg.

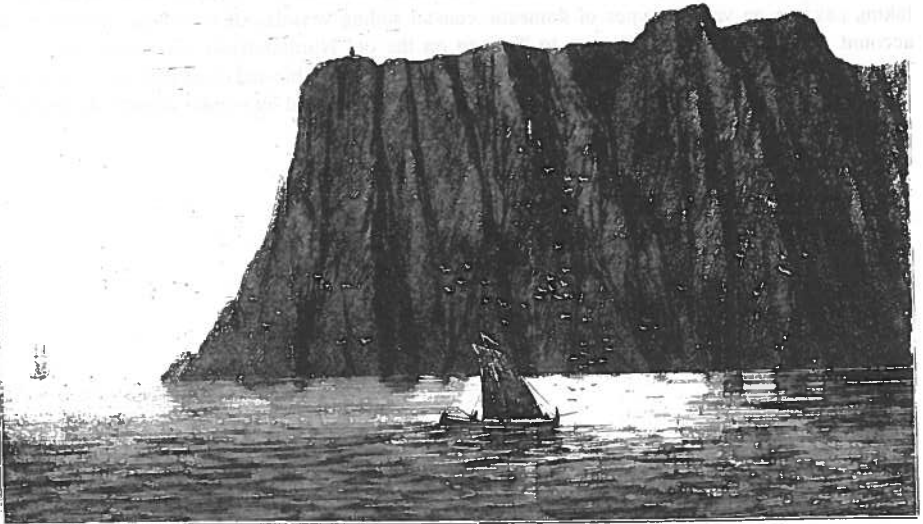
Vi fortsatte ferden og kom til en lang, lav landtunge av solid fjell, som strakte seg langt ut i havet, like til den smalnet av ned til havflaten. Den kalles Knivskjellodden, og jeg vil særlig omtale den av følgende årsak: I Hammerfest viste konsulen meg de utmerkede nye sjøkart som nyss er blitt utgitt av den norske stat, basert på målinger utført av landets marine. Disse målingene har tatt flere år, og har resultert i kart av største nøyaktighet. I samme stund som jeg kastet et blett på kartet med Magerøy, oppdaget jeg at Knivskjellodden viste seg å nå lenger nord enn selve Nordkapp. Konsulen bekreftet at så var tilfelle, men at dette ikke hadde vært offisielt stadfestet før dette kartet ble publisert; til tross for at en gammel los allerede for femten-tyve år siden hadde påstått at han var overbevist om at så var tilfelle, hadde han selv trodd at mannen tok feil, inntil de offentlige oppmålingene beviste det motsatte. Knivskjellodden når minst en halv engelsk mil lenger nord enn selve Nordkapp, men kan likevel ikke ødelegge det eldgamle ry som sistnevnte så velfortjent har oppnådd, for det er bare en lang, lav, smal landtunge, bare noen få meter bred helt ytterst – hvor jeg landet og så vidt unngikk å bli skyllet av de brølende brenningene ned i den dype, klare sjøen. Bare av øyemål kunne jeg se at jeg sto den nevnte avstand lenger nord enn Nordkapp. Konsulen har fortalt meg at dette interessante faktum såvidt han kjenner til, aldri tidligere er blitt kunngjort for offentligheten.



Knivskjellodden, Europas nordligste punkt. (Norsk Sjøfartsmuseum.)  
Knivskjellodden, the northernmost point of Europe.

Da vi rundet Knivskjellodden, sprang Nordkapp frem for mitt åsyn i all sitt solbelyste velde. Det var nå blitt fullkomment stille, og vikingene mine rodde meget langsomt over den vide og storslåtte bukten mellom Knivskjellodden og Nordkapp. Så veldig er størrelsen, at det virket som vi bare var noen få hundre meter unna da vi enda hddde minst to mil igjen. Det er et enormt, solid fjellmassiv; og selv om plataet er ganske flatt et par mil bortover, faller det steilt mot det ytterste forberget. Inntrykket kan vanskelig sammenliknes med noe annet enn bastionen på en veldig festning, for det skråner svakt innover opp fra foten, og har en overflate som på storartet vis minner om murverk tæret av tidens tann. Overkanten nærmer seg det vertikale, og det samme gjør vestsiden. Høyeste punkt sies å ligge nær tusen engelske fot over havflaten. Farven på dette mektige forberget er mørkt grå, avbrutt av glitrende snemasser som ligger i de gigantiske kløftene som en fryktelig naturomveltning har revet opp i sidene.

Inntrykket jeg fikk da jeg kom inn i skyggen og innfanget hele den store massen med mitt opphissede blikk, var fylt av ærefrykt – for de praktfullt strenge proporsjonene, den kolossale størrelsen, dets posisjon som den ensomme, uforanderlige naturens vaktpost som i utallige tidsaldre har stått frem som ende-punktet for det europeiske kontinet, som har trosset de rasende angrep fra



Nordkapp. (Norwegian Pictures)  
North Cape.

Nordishavet – alt dette medvirker til å sette det i forbindelse med overveldende majestet. Mine forestillinger om dets opphøyethet ble mer enn innfridd; og da jeg gikk på land ved dets fot i lyset fra midnattsolen, hadde jeg en følelse av overstadig lykke over at mitt lenge skattede håp om å få beskue det på et slikt tidspunkt, og under slike omstendigheter, var så rikelig oppfylt.

*(Fritt oversatt fra engelsk v/Bård Kolltveit)*

### **From Copenhagen to North Cape 130 years ago**

The article is composed of translated extracts from the travel book «A Voyage from Leith to Lapland; or Pictures of Scandinavia in 1850», written by William Hurton and published in London in 1851.

The author relates his impressions from a voyage along the coast of Norway as far as North Cape, taking passage on various types of domestic coastal sailing vessels. Of particular interest is an account of the voyage from Bergen to Tromsø on the old Nordlandsjekt «Bergethe Marie» of Tromsø. The humorous, shrewd and ironic, yet most knowledgeable and observant descriptions of vessels and people engaged in an age-old trade soon to be replaced by regular coastal steamships, renders even greater significance to Mr. Hurton's book.