

Sjømann og håndverker

*Seilmakere ved Oslofjorden og Skagerrak
1850—1914*

BRIT BERGGREEN

FORORD

Dette arbeidet er med enkelte endringer den avhandlingen jeg i 1972 la frem til magistergraden i etnologi ved Institutt for folkelivsgranskning, Universitetet i Oslo. Idéen til avhandling om seilmakeren ble gitt meg av direktør Svein Molaug ved Norsk Sjøfartsmuseum, som også har vært så generøs å stille trykkeplass til disposisjon i Museets årsberetning.

Selve arbeidet ble påbegynt i 1968, men på grunn av avbrekk i studiene tok det en del tid før det kunne avsluttes. Selve opplegget, som opprinnelig var basert på feltarbeid og intervjuer, måtte jeg på grunn av endrete arbeidsforhold legge om, slik at arkivmateriale og litterære kilder er blitt nyttet i større utstrekning enn planen var. Tross alt ligger arkivmaterialet og litteraturen og venter, mens verksteder legges ned eller moderniseres, og gamle seilmakere og seilskutefolk blir borte for alltid sammen med alt det de kunne fortelle og aldri har skrevet ned.

Innsamling og bearbeidelse av dette materialet har gitt meg innblikk i en spennende del av norsk folkekultur hvor etnologiske undersøkelser hittil har vært sparsomme, nemlig det maritime næringsliv og miljø som har vært så rikt og levende i norske kyststrøk. Personlig har jeg hatt umåtelig stor glede av dette arbeidet, men også en del fortvilelse, fordi kildetilfanget var så spredt. I mellomtiden er det kommet frem store mengder kildemateriale som var ukjent for meg da jeg begynte, og som jeg ikke har kunnet nytte fullt ut, fordi jeg tross alt måtte bli ferdig en gang. Mye har jeg selv funnet frem, men mange gode hjelpere har gitt meg vink om mulig kildemateriale, eller direkte henvist til det.



Thorvald Thomassen, seilmaker og sjømann. (Foto: Brit Berggreen 1971.)

Thorvald Thomassen, sailmaker and sailor.

Professor Knut Kolsruds oppmuntring og veiledning har vært en stimulans som ikke kan overvurderes i denne forbindelse. Han har sett mulighetene for utnyttelsen av materialet, og inspirert til forsøk på å finne forklaringer og sammenhenger.

Tålmodige informanter og hjelpsomt personale ved museer, arkiver og andre institusjoner har, sammen med venner og bekjente, gitt opplysninger, veiledning og verdifulle kommentarer. Bare én skal nevnes her: Thorvald Thomassen, tidligere formann ved Marinens seilloft i Horten. Han har vært en ønskeinformant med full forståelse for hva arbeidet dreide seg om. Med røtter i Tvedestrands seilskutemiljø, personlig kjennskap til livet på sjøen og arbeidet på verksteder i land, hadde han i tillegg en vel utviklet evne til muntlig overlevering av sine erfaringer. Til ham og alle de andre: Hjertelig takk.

INNLEDNING

Perioden 1850 til 1880 var en eventyrtid for norsk skipsfart. Liberaliseringen tok for fullt til å avløse det merkantilistiske system som siden Colberts tid hadde vært fremherskende i Europa. Dette førte blant annet til at det ble åpnet markeder som tidligere hadde vært sperret for norsk fraktfart. I en periode som allerede var i oppgang, kom Krimkrigen (1851-54) som skapte et umetelig tonnasjebehov. Alt som kunne flyte ble satt inn i farten, og en intens nybygging av fartøyer fant sted. Særlig Agderfylkene, med tyngdepunkt i Aust-Agder, kastet seg med iver inn i eventyret.

I motsetning til skipsfarten som ekspanderte i den nye tids liberalisme, kom håndverkerne i en vanskelig stilling. Det nye økonomiske systemet førte til næringsfrihet, laugsoppløsning, og til at beskyttelsestoll på utenlandske varer ble tatt bort. Industriproduserte varer ble importert i stadig større omfang, og til priser som håndverkerne fant det vanskelig å konkurrere med. Følgen var at mange håndverk endret karakter, eller gikk helt ut.

Seilmakerne, på den ene siden intimt knyttet til skipsfarten, på den annen side forankret i håndverkernes tradisjoner, befant seg i begge disse hvirvler av endring i positiv og negativ retning.

Hva skjedde med dem i siste halvdel av forrige århundre? Hva hadde de vært før ekspansjonen tok til, og hva ble det til med dem da lavkonjunktur og dampskip satte strek for seilskutetiden?

Seilmakernes arbeidsfelt gir grunnlag for spørsmål om utøvernes faglige forutsetninger for å utøve yrket. Nils A. Ytreberg skriver fra Nord-Norge at «folk sydde gjerne seilene sine selv, og om de ikke alltid ble førsteklases, så var de da sterke og brukbare».¹ Dette utsagnet støttes godt opp av gjenstandsmateriale i musealt eie, nemlig seil som bærer mer og mindre tydelig preg av å være sydd av folk som ikke har vært faglærte seilmakere. At det å sy seil har vært en alment utbredt ferdighet, ikke bare på Vestlandet og i Nord-Norge, der råseil var den vanlige seiltype, men også i Skagerrakområdet, går frem av flere utsagn.²

På den annen side blir det hevdet med bestemthet at seiltilvirkning var så komplisert at det måtte overlates til profesjonelle seilmakere. En skikkelig faglig bakgrunn var en forutsetning.³

Det er ingen grunn til å ta standpunkt for eller imot disse motstridende utsagnene. Den tilsynelatende selvmotsigelsen skyldes ulike assosiasjoner hos informantene. De tenker ikke på de samme seil- og fartøytypene. Større fartøyer, som fullriggere, barker, skonnerter og brigger, stilte andre krav til seil-



Ikke alle seil har vært like profesjonelt laget. (Foto: Wilse 10 805 NF.)

Sails have not always been professionally made.

makerne enn småfartøyene til hjemmebruk. Mellom disse ytterpunktene befant det seg en rekke fartøyer med ulike krav til seilmakerens ferdigheter. Kravene til utseende, kvalitet og holdbarhet vekslet med fartøy, farvann og bruksmåte.

Hvilken grad av faglig utdanning har nå de forskjellige seilfremstillere hatt? Hvor og hvordan har de fått sin opplæring? Seilmakerfaget hørte i eldre tiders håndverk med blant bynæringene.⁴ Dette innebar at det var lovstridig å beskjeftige seg med seilsøm på landsbygda. I praksis har det neppe hatt fulle konsekvenser. Både langs den lange, norske kysten og på innsjøer og elver i innlandet har det vært utallige fartøyer opp gjennom tidene, og seil har vært det foretrukne fremdriftsmiddel, og det eneste mulige på fartøyer over en viss størrelse.

Selv om vi trekker fra alle de amatørmessig sydde seilene som har vært nyttet på norske fartøyer, har det offisielle antall seilmakere i Norge neppe vært stort nok til å dekke hele behovet for søm av nye seil, eller reparasjon av gamle.⁵ Det må være rimelig å regne med at det ble sydd en god del seil

utenom byene, og at arbeidet har vært utført av folk som har vært mer eller mindre faglærte.

Gjennomgåelse av Folketellingen fra 1865 for Tjøme og Dypvåg i henholdsvis Vestfold og Aust-Agder, viser at det ikke er noen som oppgir seilmaker som yrkestittel i disse sentrale seilskuteområder. Det har heller ikke vært mulig å finne belegg på seilmakere som yrkesgruppe i landdistriktene før henimot slutten av forrige århundre, og da er det gjennom muntlig informasjon eller via uoffisielle skriftlige kilder.

Seilmakeren finner vi både som håndverker og som sjømann. Hvor mye sjømann var det i håndverkeren, og hvor mye håndverker i sjømannen? Fantet det påfallende ulikheter mellom de to gruppene, eller var det samme mann som hadde snart den ene, snart den andre stillingen?

Når det gjaldt sosial status, hvor var seilmakerens plass, ombord som sjømann, i land som håndverker? Hvilke andre sjøfolk kunne han sammenlignes med, og hvilke landhåndverkere? Har opplæringstradisjonene for seilmakere i Norge hatt sammenheng med utdannelsesmønsteret for seilmakere i land med laug?

I tillegg til disse spørsmålene som gjelder for perioden fra omkring 1850 frem til den første verdenskrig, reiser det seg også noen spørsmål om seilmakernes fortsatte virksomhet etter at deres viktigste næringsgrunnlag var falt bort. I 1938 var det et snes seilmakermestre i Norge.⁶ 20 år etter var tallet redusert til 14.⁷ Hva slags seilmakere kunne dette dreie seg om, så lang tid etter at de siste seildrevne koffardiskip var borte? Representerte de noe nytt, eller fortsatte de en gammel tradisjon?

KILDER OG BRUKEN AV DEM

Seilmakeren i tidligere undersøkelser

Jeg har sett det som en spennende utfordring å forsøke å utrede seilmakerens rolle i de forbindelser og forhold som er skissert i innledningen. På mange måter ble arbeidet med denne avhandlingen påbegynt som en reaksjon mot den spede representasjon av de maritime håndverksnæringer i litteratur som behandler håndverkshistoriske emner.

Standardverket på området, *Det Norske Håndverks Historie* (1936) har 4 referanser til seilmakere i saksregisteret. Skipstømmere er nevnt 3 steder, blokkmakere eller blokkedreiere er nevnt 5 steder. Båtbyggere er ikke nevnt i

det hele tatt til tross for at det har vært drevet båtbygging i betydelig grad både ved kysten og i innlandet. Bakere, smeder og skomakere, som riktignok hører til de store håndverksfag, har henimot og over 100 referanser. Dette viser at de fag har fått størst plass som kan vise til det største kildematerialet i arkivene. Utøverne av de dårlig representerte fagene kan i antall neppe måle seg med de som er blitt mest utførlig behandlet, men skjevheten skyldes nok også at forholdene langs kysten ikke har hatt håndverkshistorikernes oppmerksomhet.

Jubileumsverket *Håndverksliv* (1958) har fått med noen linjer om seilmakere takket være den nordnorske lokalhistorikeren Nils A. Ytreberg, og seilmakermester Peter H. Høeg som den gang sto sentralt i håndverkernes organisasjoner og utvalg. Takket være disse er det blitt skrevet om seilsøm som byggehåndverk,¹ og det er kommet med fotografier som viser seilmakerens arbeidssted og virke.²

Lokalhistoriske verker og bygdebøker fra steder der det har vært skipsfart av betydning, kan være forbausende fri for opplysninger om håndverkene som bygget og reparerte fartøyene. De større rederne og de betydeligste skipsbyggere får derimot sin omtale. Når seilmakerne forblir så anonyme, kan det ha flere grunner. Men som produsenter av det fremdriftsmiddel som tidligere tiders fartøyer hadde som sitt eneste, nemlig seilene, burde de hatt sin selv-sagte og betydelige stilling innen den stab som sto bak bygging og rigging av disse fartøyene.

Generelle håndverkshistoriske verker fra andre land er ikke undersøkt, men i den nylig utkomne *Gamle Danske Håndverk* (1971) er seilmakerhåndverket blant de som ikke er kommet med. Bibliografier i de relativt få undersøkelser som er publisert om seilmakere og forhold vedrørende deres arbeid, har med bøker om skipsbyggingsteknikk og praktisk sjømannskap, men ikke noe som behandler seilmakeren fra et håndverkshistorisk synspunkt. Bibliografiene viser heller ikke til håndverkshistorisk litteratur av mer generell art. Alt dette tyder på at seilmakeren er underrepresentert også i andre lands håndverkslitteratur.

Underrepresentasjonen av seilmakere i skrevne kilder kan skyldes, som allerede antydnet, at de har etterlatt seg få og spredte spor i de kilder som håndverkshistorikere har undersøkt, og derved er falt ut i håndverkshistoriske fremstillinger. Dette kan antagelig føres tilbake til at de ikke har hatt laug eller andre sammenslutninger som setter spor etter seg i form av møteprotokoller, kontrakter eller andre former for historisk kildemateriale. Grunnen til at det ikke har vært laug er sikkert at antallet seilmakere i hver by har vært for lite til at dette kunne bli aktuelt. De fleste norske byer har neppe hatt mer enn én seilmaker. Ble det to, var det allerede grunnlag for å begynne krangel om

hvem som skulle ha privilegium på å drive næringen. I 1706 klaget en seilmaker i Drammen til stattholderskapet over at en av hans svenner ville begynne seilmakervirksomhet i konkurranse med ham selv, og ba om privilegium, som han for øvrig også fikk.³ Slikt setter spor etter seg i arkivene.

M.V. Brewington har skrevet om seilmakerredskaper i en artikkel der han gir en historisk oversikt over redskapene fra de eldste kilder frem til århundreskiftet. Forfatteren har gjennomgått eldre litteratur, og påviser de tidligste belegg på en del av redskapene, samt hvordan disse har endret form gjennom tidene.⁴

Monografier finnes, men de er vanskelige å finne frem til gjennom bibliografier fordi de er utrykte.⁵ En av disse er Peter Pfabs avhandling *Stockholms Segelmakare* (1960). Forfatteren er selv utlært seilmaker, og skulle ha helt spesielle forutsetninger for å skrive om emnet, særlig der han gjennomgår de håndverkstekniske aspekter. Avhandlingen er ikke så begrenset til Stockholmsforhold som tittelen kan tilsi, men omhandler mye av almen gyldighet innen håndverket. Pfab konsentrerer seg hovedsaklig om å presentere seilmakeren som landhåndverker, og har ikke arbeidet med å gi noen fremstilling av seilmakeren som sjømann.

En amerikaner, Elton W. Hall, gjorde i slutten av 1960-årene en undersøkelse omkring seilmakere som virket i New London og Mystic i Connecticut på midten av 1800-tallet. Han omtaler sitt arbeid som «a start on a subject not hitherto studied».⁶ Begge disse siste avhandlinger viser at det nå begynner å bli interesse for å utrede forholdene omkring seilmakerne som yrkesgruppe.

I 1967 kom jubileumsboken for seilmakerfirmaet Peter Høeg i Drammen.⁷ Firmaet var da 200 år, og det eldste i sitt slag i Norge.

For å markere 100-året for sitt firmas etablering, skrev seilmakermester Andreas Martin Iversen ned noen av hovedtrekkene i denne Bergensbedriftens historie.⁸

Begge disse bedriftshistoriene gir verdifullt grunnlag for en nærmere undersøkelse. Når de er blitt holdt bare som referansemateriale, er det fordi de ikke kan anses som typiske. Høeg representerer noe enestående nettopp ved å ha greid seg gjennom de nedgangsperiodene som har satt en stopper for andre seilmakerbedrifters videre historie. Det andre firmaet er i en by som står i en særstilling nettopp når det gjelder håndverkstradisjoner. Ingen norsk by har kunnet by på tilsvarende mengder kildemateriale til bruk for håndverkshistorikere. Bergen representerer det særegne fremfor det alminnelige.

Både seilmakerverkstedet i Drammen og den sterke håndverkertradisjonen i Bergen er interessante fordi de kan danne mønster for etableringen av hånd-

verk på andre steder. Men det denne undersøkelsen primært omfatter, er de mer anonyme seilmakere og deres rolle i kystsamfunnet.

Avgrensninger

Hensikten med denne undersøkelsen var å finne frem til de mest typiske trekk ved seilmakerne som yrkesgruppe i en ramme av den livlige skipsfartsvirksomhet som fant sted i forrige århundre. Da nådde seilskipene sin maksimale yteevne på samme tid som dampskipene ble dem overlegne etter at flere og flere tekniske nyvinninger kom til praktisk anvendelse.

For den norske bygdebefolkningen fikk Handelsloven av 1842 stor betydning ved at den åpnet for deres adgang til å drive sjøfart med større skip i utenriks fart, mens de tidligere hadde vært hemmet av restriksjoner om bare å seile i innenriks fart med fartøyer av begrenset størrelse.⁹ Mulighetene for gevinst ved deltagelse var store, og bygdebefolkningen kunne sette inn det de hadde av ressurser. De hadde skog til skipsbygging, arbeidskraft, og evne til å økonomisere når forholdene tilsa det. Tidligere hadde byborgernes rederivirksomhet vært dominerende, med frakt av varer for egen regning. *Kjøpmannsrederier* kaller Olof Hasslöf denne rederiformen som har utgangspunkt i maritimt bymiljø. Bygdebefolkningens partsrederivirksomhet gir han betegnelsen *skipperrederier*, fordi utgangspunktet for dem er et annet. De kom til på initiativ av sjøfolk, og også av fiskere, som hadde tre vesentlige forutsetninger som utgangspunkt, nemlig «maritim yrkesduglighet, en sparad slant och ett gott förtroende i sin omgivning».¹⁰ Støtte fikk de på forskjellige kanter av folk som hadde lagt til side noen skillinger, eller som kunne bidra med arbeidsinnsats eller materialer ved fartøybygging mot å bli medeiere i fartøyet.

For å avgrense undersøkelsen geografisk valgte jeg ut Tønsberg og Tvedestrand for å forsøke å samle inn et systematisk materiale fra to steder som hadde hvert sitt utgangspunkt ved deltagelsen i skipsfartsekspanjonen på 1800-tallet. Tønsberg var en solid handelsby, i motsetning til oppkomsten Tvedestrand, som var ladested anlagt som utskipningshavn for produkter fra Nes jernverk. Mens Tønsberg investerte først i sel- og hvalfangst, og deretter gikk over i moderne rederivirksomhet, ble Tvedestrand slått helt ut etter et bankkrakk i Arendal i 1886.

Horten ble også valgt ut som en tredje byrepresentant, den kunstige by. Den har aldri hatt naturlige forutsetninger som kjøpstad, men ble anlagt som hovedbase for sjøforsvaret etter at det ble vedtatt å flytte Marineetablisementet fra Fredriksvern. Hortens fordelaktige havn ble helt tilfeldig oppdaget av en

kommisjon som var på befaring i distriktet. I 1815 hadde den fått i oppdrag av kronprins Carl Johan å komme med forslag om et gunstig sted, skikket til «at frembringe, vedligeholde og bevare den hele Flotilje samlet, tilligemed større Krigsskibe, inclusive store Fregatter».¹¹

Anlegget på Horten ble, tross sterke svingninger i størrelsen på bevilningene fra Stortinget, et spredningssenter for nyheter på det tekniske og skipsbygningsmessige område.¹² Byen Horten ble derfor også valgt ut fra en hypotese om at dersom det eksisterte noe spredningssenter for nyheter på seilmakerens fagfelt, kunne det tenkes at Horten hadde en slik stilling. En tredje grunn var mulighetene for å finne et rikere arkivmateriale, fordi anlegget på Horten var offentlig, men dette materialet gikk tapt ved bombingene av Mariens verft i 1945.

For alle tre stedene ble Folketellingen av 1865 gjennomgått, og de seilmakere som ble registrert, ble videre undersøkt i kirkebøker og forsøkt ettersporet i andre kilder. Disse opplysninger, som representerer et systematisk innsamlet materiale, er blitt supplert med et tilfeldig materiale. Tilfeldig i den forstand at det består av opplysninger fra mange uensartede kilder med relativt stor geografisk spredning. Det kan med en gang sies at metoden har ført til sparsommere opplysninger der det ble foretatt systematiske undersøkelser. Det tilfeldige materialet derimot, ble omfangsrikt etter hvert som det stadig kom materiale fra privatpersoner og muséer og samlinger.

På grunnlag av det innsamlete materiale er det meningen å gi en fremstilling av seilmakere sett på bakgrunn av seilskutetidens oppblomstring fra 1850-årene, fulgt av nedgang fra 1880-årene, og dens definitive slutt etter den første verdenskrig. Dette forhindrer ikke at både eldre og nyere materiale har vært omfattet med interesse og er trukket inn i fremstillingen.

Levende tradisjon

Ut fra begrepet levende tradisjon har Hasslöf spesifisert en rekke forskjellige typer kildemateriale som alle inngår i etnologens referansesystem, og som belyser og forklarer ulike aspekter ved menneskelig atferd. Han opererer med en seksdeling av begrepet, og gir dem følgende betegnelser:

1. Muntlig tradisjon
2. Skriftlig tradisjon
3. Ikonografisk tradisjon
4. Manuell (visuell-motorisk) tradisjon

5. Gjenstandstradisjon

6. Sosial eller institusjonell tradisjon¹³

For etnologer blir det ofte aktuelt å bruke alle disse former for tradisjon som kilder til kunnskap om det som skal undersøkes. Deres undersøkelsesfelt er sosial og materiell kultur hos befolkningsgrupper som sjelden, eller i liten grad, nytter skriftlige meddelelsesmidler. For å få informasjon er det derfor nødvendig å begi seg i marken og snakke med folk, undersøke gjenstander og studere arbeids- og læreprosesser.

Alle de seks overleveringsformer, eller tradisjonstyper, som Hasslöf nevner, har vært nyttet i dette arbeidet. Muntlige utsagn har kunnet verifiseres, eller bli stilt spørsmålsteget ved, etter å ha blitt stilt opp mot vitnesbyrd fra de andre kategorier.

Mens vi utnytter de ulike tradisjonsmedia til å få rede på forhold omkring seilmakerens liv og virke, har seilmakerne selv hatt former for tradisjon som har skaffet dem deres faglige kompetanse i yrket. De prosesser som har skaffet dem deres utdanning, er vårt studieobjekt. Her kommer fremfor alt den visuell-motoriske tradisjonen inn. Håndgrepene, sammen med redskapene, illustrerer forhold som det er vanskelig å forklare tilfredsstillende gjennom de øvrige tradisjonsmedia eller kildetyper.

Hasslöfs skjema danner grunnlaget for den følgende gjennomgåelsen av de kildene som har vært nyttet i dette arbeidet.

Muntlig tradisjon

Det finnes i dag stadig en rekke mennesker som kan gi opplysninger om seilmakerhåndverket i tidligere tider. Fremdeles lever det mange sjøfolk som har fart med våre siste seilskuter, og har arbeidet med søm og reparasjon av seil ombord. Det er også flere seilmakere i dag som har fått opplæring med feste i yrkestradisjoner fra seilskutetiden. Det er ikke alltid bare de eldste seilmakere som kan fortelle om det førmaskinelle håndverk. En del yngre seilmakere har fått opplæring av, og arbeidet sammen med, eldre seilmakere som har ført kjennskap til bruken av eldre redskaper videre, sammen med gammel terminologi.

Atskillige personer har gitt opplysninger som er nyttet til dette arbeidet, men bare én informant har vært spurt systematisk. Det er Thorvald Thomassen, født i Tvedestrand i 1884. Hans far var mestersvenn hos seilmakermester Ole T. Eriksen, og giftet seg med mesters datter. En stund etter at han hadde

overtatt driften av seiloftet, måtte han gi opp på grunn av det krakket som rammet skipsfarten i slutten av 1880-årene. Familien flyttet til Horten, der faren arbeidet på Marinens seiloft fra 1898. Thomassen dro til sjøs, gikk gradene, og seilte vekselvis som seilmaker og matros, men mest som seilmaker, før han selv begynte på seiloftet i Horten. Han gikk av som formann der i 1954.

Thomassen har kunnet forklare, beskrive og demonstrere i de tilfeller hvor andre kilder har vært vanskelige å tolke eller forstå. Samtidig som han var ut og inn på sin farfars, og senere sin fars, seiloft, levde han hele sin barndom i seilskutetidens Tvedestrand. Han opplevde følgene av krakket i Arendalsbankene i 1886. Han fulgte det vanlige mønsteret i kystbyene og gikk til sjøs så snart han var ferdig med skolen. På sjøen opplevde han seilskutenes siste tid før dampskipene definitivt gikk av med seieren.

Skriftlig tradisjon

Trykte kilder

Oversikten som følger er en fortegnelse over de typer litteratur som kan gi informasjon om skipsbygging og skipsfartsforhold. Denne oversikten er ikke ment å være uttømmende, heller ikke pretenderer den å gi uttrykk for de helt faktiske forhold, da det var en rekke glidninger forover og bakover i tid med hensyn til hva slags litteratur som ble gitt ut i de ulike århundrer.

<i>År</i>	<i>Litteraturens art</i>	<i>Kommentar</i>
14—1500-tallet	Uensartet og fragmentarisk om skipsbygging, navigasjon og rigging.	Italienske kilder de eldste. Også spanske fra denne perioden. Forfattet av skrivekyndige fremfor fagfolk. Materialet er spekulativt og vanskelig å tolke.
16—1700-tallet	Litteratur om skipskonstruksjon på naturvitenskapelig grunnlag. Økonomiske og militære interesser bak. Bakgrunn også i nyopprettede navigasjonsskoler. Oppslagsverk. (Den store franske encyclopedie	Colbert og det franske vitenskapsakademi sto bak. Tilsvarende interesser i andre land. (Sverige, Holland, de tyske stater, England etc.)

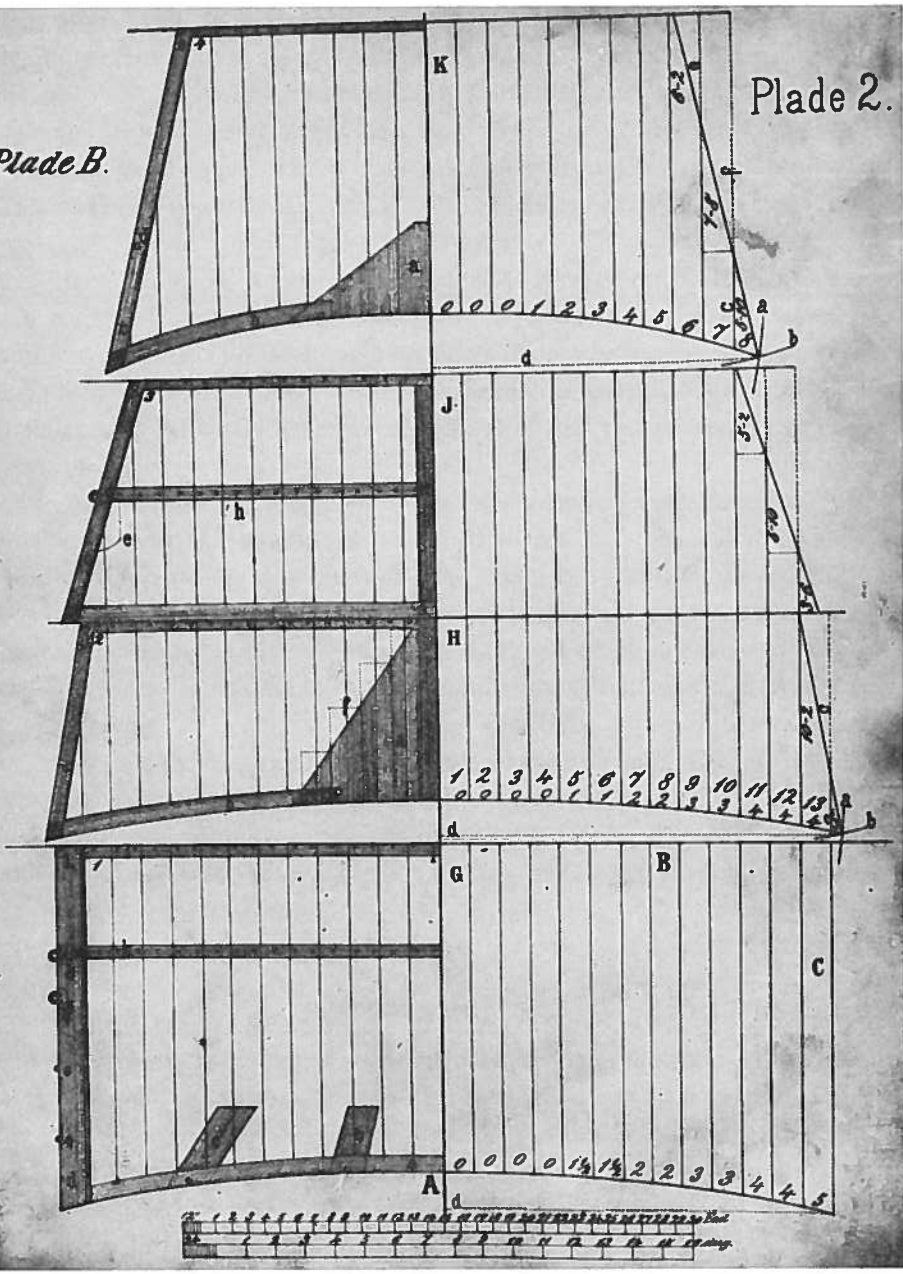
<i>År</i>	<i>Litteraturens art</i>	<i>Kommentar</i>
	med <i>Encyclopedie Methodique Marine</i> . Rödings <i>Allgemeines Wörterbuch der Marine</i> .)	
1800-tallet	Lærebøker i skipsbygging, seilmakeri, rigging, navigasjon. Teknisk litteratur om dampskip og om forbedring av seilskipenes skrog og rigg.	Utøvere av fagene etter hvert skrive- og lesekyndige. Bøkene basert på praktisk erfaring.
1900-tallet	Oppslagsverk, lærebøker i praktisk sjømannskap. Håndbøker for lystseilas. Erindringslitteratur. Romaner. Historisk litteratur.	Lystseilas overtar nytteseilasens rolle. Begynnende nostalgisk og romantiserende holdning til seilskutetiden.

Som bakgrunns litteratur for en undersøkelse om seilmakerens arbeid representerer alt dette rike forråd å velge fra. Atskillige stikkprøver har vist at det ikke er vanskelig å bli klar over rigg og seilføring. Heller ikke mangler det bøker med oppskrift på hvordan seil skal syes.

Derimot har det vært langt vanskeligere, for ikke å si umulig, å finne svar på spørsmål om hvor seilene ble sydd, hvor seilduk og redskaper kom fra, økonomiske forhold, og seilmakeres håndverksmessige bakgrunn. Den eldre litteraturen har ikke beskjeftiget seg med slike spørsmål, og det er først i de siste tiår at forskere har begynt å interessere seg for dette.

Det er uvisst om denne tidligere litteraturen har nådd frem til seilmakere, og om den har fått noen betydning for dem. Hasslöf har interessert seg sterkt for en annen håndverksgruppes teoretiske bakgrunn, nemlig skipsbyggernes. Han er kommet til den konklusjon at til tross for den store produksjon av litteratur som var beregnet på å heve den faglige standard hos håndverkerne, og derved skape bedre fartøyer i myndighetenes interesse, var det bare en liten del av skipsbyggerne i forrige århundre som benyttet seg av de kunnskaper som ble formidlet. Han skriver blant annet om klipperskipenes skapere og ledende forfattere innen skipsbygningslitteraturen i Amerika, som Steers, Griffiths og McKay at de «seglade i sina böcker som i sin praktik mestadels förbi teoretiske spørsmål och hjälpmedel. De höll i stället på praktisk erfarenhet, handlag och ögonmått».¹⁴ Basil Greenhill skriver om mennene bak de tall-

Plade B.



En plansje fra Andersens lærebok i praktisk seilmakeri fra 1870. Til høyre arbeidstegningen. Til venstre de ferdige seilene.

An illustration from Andersen's textbook in practical sailmaking from 1870. On the right: The sailmaker's draft. On the left: The sails when finished.

rike engelske skonnerter som ble bygget og seilt i perioden 1870—1940 at de nyttet nesten bare halvmodeller av tre, og ikke tegninger, som hjelpemiddel.¹⁵

En norsk lærebok kom i 1870. Det er Edvard Andersens *Det praktiske seilmageri* (Christiania 1870). Forfatteren opplyser at han i 1866 ble tildelt et stipendium for å studere seilmakeri i utlandet. Boken er vanskelig å oppspore da den ikke finnes i de vanlige bibliografier. Universitetsbiblioteket i Oslo hadde ikke kjennskap til den. De to eksemplarene jeg kjenner til, befinner seg i Sandefjords Sjøfartsmuseum og Dalane Folkemuseum.¹⁶ Formålet med boken var å bedre den faglige standard blant seilmakerhåndverkerne. I nettopp disse årene var seilskutene inne i en rivende teknisk utvikling i konkurranse med dampskipene. Til seilmakerne ble det stilt nye krav til teknisk utforming av deres håndverksprodukter, og de måtte orientere seg blant nye materialer og hjelpemidler.

Utbredelsen av disse lærebøkene og deres innflytelse på seilmakernes yrkesutøvelse er ikke kjent. Det ser ut til at det like gjerne har vært skipsførere som seilmakere blant bøkene eiere. På seilloftene som er i drift i dag, finnes det gjerne lærebøker i praktisk sjømannskap og bøker om rigging og seilsøm. Det skyldes at oppdrag med søm av tradisjonelle seil er så sjeldne at seilmakerne faktisk må friske opp sine kunnskaper. Det er ellers nesten bare yachtseil som blir laget på seilloftene nå.

Utenom oppslags- og lærebøker kan annen litteratur gi opplysninger om seilmakernes arbeidsforhold. Romaner og erindringslitteratur kan være nyttige, og hjelpe til med å fylle ut det bildet som søkes gjenskapt av kyst- eller skipsmiljø. Knut Weibust har i stor grad bygget på slike kilder i sin avhandling *Deep Sea Sailors*.

Utrykte kilder

I de offentlige arkivene har det ved hjelp av folketellingslister og kirkebøker vært mulig å finne ut hva slags sosialt miljø seilmakerne har vært rekruttert fra. Disse kildene har også kunnet gi opplysninger om hvor de bodde og hvorledes deres husstand var sammensatt, med hensyn til arbeidsstokk på verkstedet, og øvrig stab av tjenestefolk. Tollbøkene har ikke kunnet gi opplysninger om innførsel av seilduk, derimot kan det negative resultat tyde på at seilmakerne ikke selv har stått som importører, men har skaffet seg seilduk på andre måter. Borgerbrevene har vært varierende med hensyn til å gi opplysninger, men de har bidratt til å belyse seilmakernes oppholdssteder, og i et par tilfeller hvor opplæringen var blitt gitt.

Tradisjonsopptegnelsene i Norsk Sjøfartsmuseum stammer mest fra sjøfolk. I bisetninger og små kommentarer inneholder de litt som kan opplyse om seilmakere ombord og seilloft i land. I Norsk Sjøfartsmuseum befinner seg dessuten slektsopptegnelser om Brønlundbrødrene fra Songekilen ved Arendal. Disse var skippersønner, og hele deres levnetssløp er beskrevet. Tre av de seks brødrene ble seilmakere, de øvrige ble selv skipperne. Disse opptegnelsene har vært av stor verdi, fordi de har kunnet støtte opp under det øvrige materialet som etter hvert kom frem om seilmakere. De har dessuten gitt verdifulle opplysninger som har ført til videre undersøkelser.

En kildetype som kjennes fra flere seilmakere, er deres håndskrevne arbeidsbøker, seilbøkene. Av slike kjennes det flere, både i musealt og privat eie. Den eldste av disse er fra Mandal, påbegynt i 1847. Ellers er slike bøker kjent fra Kristiansand, Grimstad, Tønsberg og Egersund.¹⁷ Arbeidsbøkene inneholder gjerne en skisse av hvert enkelt seil med beregning over hvor mye duk som skulle til. Duktypen er ofte angitt, likeledes fartøyets og skipperens navn. Datoen forteller når på året seilene ble sydd, og årstallene kan indikere interessante endringer i produksjonsprogrammet.

Ikonografisk tradisjon

Avbildninger som kan gi opplysninger om seilmakerens redskaper og arbeidsforhold finnes det ikke så lite av, selv om det på norsk område vesentlig dreier seg om fotografier fra 1890-årene og utover. Som kilde har bildene vekslende verdi etter som det ligger kunstneriske intensjoner bak, eller de er bevisst informerende og dokumenterende.

Bortsett fra avbildninger i oppslagsverkenes plansjer, er det grunn til å anvende en del skepsis overfor andre bilder. Seilmakeren har vært et godt motiv, enten han har vært på sitt seilloft eller ombord på et fartøy, i riggen eller på dekk, og kunstneren har hatt muligheter for å legge til eller trekke fra etter hva hans pretensjoner har vært. Ved fotografering blir dette vanskeligere, og fotografiene er sannsynligvis de mest pålitelige ikonografiske kilder. Bortsett fra fotografier er det lite billedmateriale å hente fra norsk område.

Manuell (visuell-motorisk) tradisjon

Denne tradisjonstypen spiller stor rolle for håndverkere ved selve læreprosessen. Læregutten ser og tar etter.¹⁸ For etnologen er det en viktig kilde til kunnskap at en informant viser håndgrep og redskaper i bruk. Detaljer ved redskapene



Seilmakerarbeidet har gitt mange anledninger til samtaler og sosial kontakt. (Zur See, 1885.)

The sailmaker's work gave opportunities for informal talk and social contact.

som kan være vanskelige å tolke, blir ofte klarlagt, og teorier om redskapenes bruk kan bli satt inn i en riktig sammenheng. Å skaffe seg kunnskap på denne måten kan synes tidkrevende, men er trolig det eneste fullt tilfredsstillende, forutsatt at man kan lære av en samarbeidsvillig informant. En god del tålmodighet er nødvendig, fordi det er uhyre vanskelig å beskrive en arbeidsprosess uten at man selv har den i fingrene. Å beskrive strikking eller hekling uten selv å kunne det, vil i alle fall ikke gi tilstrekkelig informasjon til at noen vil kunne lære det etter anvisningene. Filming kan være en god hjelp til å registrere en arbeidsprosess for videre formidling, men det kan ikke erstatte menneske-til-menneske kontakt der muligheter for korrigerende og forklarende er til stede hele tiden.

Besøk i seilmakerverksteder har gitt store muligheter til informasjon og demonstrasjon av redskapsbruk. Selv redskaper som ikke lenger er i bruk,

finnes ofte på verkstedene, enten det skyldes pietetshensyn, tradisjonsbevissthet eller tilfeldigheter. Svært ofte er det mulig å få mange opplysninger om dem fordi de har vært naturlige samtaleemner på verkstedet, slik at eldre seilmakere har forklart de yngre hvordan de har sett redskapene bli brukt av gamle seilmakere de har kjent en gang. Opplysninger om faglige knep og arbeidsprosesser lever derfor videre på verkstedene, til tross for at de ikke lengre er aktuelle innen det nåværende produksjonsprogram.

Gjenstandstradisjon

Gjenstandstradisjonen er nøye knyttet til den visuell-motoriske. Verkstedene og redskapene er førstehåndskilder av stor verdi, men først når det er muligheter for å få opplysninger om deres bruksmåte, blir deres bidrag til forklaring av håndverket fullstendig. Det er derfor en intim sammenheng mellom gjenstandene, som i dette tilfellet er redskaper og håndverksprodukter, den muntlige tradisjon og den visuell-motoriske.

Museene har gode samlinger av seilmakerredskaper, men bare unntaksvis er de blitt registrert fullstendig, eller stilt ut slik at det er mulig å finne ut både hvordan de er brukt og hvem som brukte dem.

På seilloftene som er i drift i dag, eksisterer det stadig gamle redskaper i sitt naturlige miljø, men opprydding og modernisering foregår av og til, med den følge at mye blir borte.

Sosial eller institusjonell tradisjon

Denne tradisjonstype omfatter skikker, adferd og normer som er oppstått innen sosiale grupperinger. For storsamfunnets vedkommende gjelder det alle de beslutninger som vedtas på sentralt hold, slik som lover og forordninger. Det er videre den tradisjon som oppstår i laug eller andre sammenslutninger som har en formell karakter.

Seilmakerne har ikke hatt laug i noen av de norske byene, men laugsartikler for seilmakere i København¹⁹ kan gi opplysninger om regler og sedvaner som også har hatt gyldighet for norske seilmakere. Håndverket har vært så internasjonalt av karakter at det er rimelig å tro at det i hvert fall mellom Danmark og Norge har vært kontakt og påvirkninger under foreningstiden.

I Stockholm eksisterte det en «segelmakaresocietet» som fikk sitt reglement i 1763.²⁰ Bortsett fra de spesielle faglige forhold som gjelder for seilmakerne,

skiller hverken de danske laugsartiklene eller det svenske reglementet seg ut fra de generelle pålegg som måtte følges også innen andre håndverksgrupper. Det gjaldt mesters forhold til andre mestre, eller til sine svenner og læregutter, og det gjaldt rettigheter og forpliktelser overfor statlige eller munisipale myndigheter.

En interessant sammenslutning av seilmakermestrene fant sted i Bergen i 1874. Den hadde nesten karakter av et laug ved at 16 mestre ble enige om en detaljert priskurant, og forpliktet seg til å overholde denne eller «erlægge en Mulkt af 50 Spd. — Femti Speciedaler — som med Fradrag af de i Anledning af Paataale muligens paaløbende Omkostninger, tilfalder Understøttelseskassen for trængende Haandværkere». ²¹

Håndverkere på steder uten laug har hatt anledning til å stå i laug i andre byer der slike fantes, men det er uvisst om norske seilmakere har benyttet seg av dette. Det måtte i tilfelle dreie seg om danske byer før 1814.

Bergenseilmakerne hadde forøvrig vært ute med søknad om å få danne laug i 1815. Da hadde de tidsånden mot seg. Prinsippet om næringsfrihet var slått fast i Grunnlovens § 101 der det het at «nye og bestandige Indskrænkninger i i Nærings-Friheden ikke bør tilstædes Nogen for Fremtiden». Komitéen som hadde hatt søknaden til behandling, fant at forslaget skulle henlegges. ²² Andre sammenslutninger av seilmakere i Norge er ikke kjent før Seilmakermestrenes Landssammenslutning fra 1949.

Ved siden av det materialet som dannes ved virksomhet i interessesammenslutninger, dannes det en betydelig mengde «institusjonell tradisjon» ved den offentlige lovgivningen. Samfunnets lover setter de grenser som det forutsettes at befolkningen skal bevege seg innenfor. For seilmakerne, som for øvrige håndverkere, har Håndverksloven av 1839 hatt regulerende virkning. To år senere, den 8. mai 1841, kom «Placat, angaaende hvori Mesterprøve og Svendeprøve i de forskjellige Haandværk i Riget for Fremtiden skal bestaae».

Vanskeligheten med et slikt materiale er å undersøke i hvilken grad disse pålegg og bestemmelser har virket inn på håndverkernes yrkesutøvelse i praksis. På et historisk materiale er det ikke lett å få opplysninger fra håndverkerne selv, men det er mye som tyder på at avviklingen av gammel og vel innarbeidet håndverkspraksis har tatt lang tid.

En annen lov som angår håndverkere er Handelsloven av 1842. Særlig for seilmakerne har den hatt betydning, fordi de som en maritim håndverksgruppe merket virkningene av de bestemmelsene denne loven inneholder om skipsfartsnæringen.

SEILMAKERENS VERKSTED OG REDSKAPER

Seilloftets atmosfære

Seilmakerens arbeidsplass er seilloftet eller seilmakerverkstedet. Begge betegnelser nyttes i dag om hverandre. Seilmakermester Andreas Iversen i Bergen omtaler sin virksomhet som seilmakerforretning. Det samme gjør Frank Larsen i Kristiansand. Begge disse driver forretning i tilknytning til verkstedet med salg av produkter som bare unntaksvis er fremstilt av dem selv. Dette har for øvrig vært vanlig for seilmakere både før og nå.¹

Ordet seilmakeri kan gå både på selve seiltilvirkningen og på stedet der den utføres, men det brukes i hvert fall i dag bare av ikke-profesjonelle. Tidligere seilmakermester i Drammen, Peter Høeg, oppfattet *seilmakeri* som derogativ og foreslo *seilmakerfaget* som alternativ.² Dette dekker imidlertid bare en del av ordets spekter av betydningsnyanser. Röding har med tre betegnelser i sin ordbok: *Segelboden*, *Segelmacherwinkel* og *Segelmacherey*, der de to første er synonymer og forklares som «Der Boden oder Raum in einer Segelmacherey wo die Segel genähet und verfertigt werden.»³ Det later til at *Segelmacherey* omfatter den totale virksomhet, slik at det i en stor bedrift, et seilmakeri, har vært en særskilt del eller avdeling med en annen betegnelse.

Noen egen norsk terminologi kunne Röding selvsagt ikke gi, men på dansk het det *sejlmagerværksted* og på engelsk *sail-loft*.⁴ *Seilmakeri* er trolig en levning fra den tid kontinental, særlig nederlandsk, påvirkning var sterk innen norske sjøfartsforhold, mens *seilloft* som i dag er et vanlig ord, er kommet inn fra engelsk og nyttes på omtrent lik linje med seilmakerverksted eller bare verksted.

Seilloftet er ikke alltid et loft, men det bør ha loftets egenskaper og være tørt og luftig med en stor gulvflate. Dertil kommer kravet om mest mulig lys. Den frie gulvflaten kan sjelden bli for stor, og alt inventaret er enten veggfast eller lett å flytte på. Inventaret er som regel begrenset til et stort bord og seilmakernes benker. Veggene er godt utnyttet til reoler for ruller med seilduk, taukveiler og ofte ferdigsydd vimpler og flagg som er tradisjonelle seilmakerprodukter. Veggene nyttes også i stor grad som oppbevaringssted for redskaper.

Som en kuriositet kan nevnes at på seilloftet til Charles Mallory i Mystic, Connecticut, USA, ble den store jernovnen plassert på en plattform som hang ned fra taket for å spare den verdifulle gulvplassen til arbeidet med skjæring av seil.⁵

Gulvet på et seiloft er i dag ofte som pepret med hull etter utallige syler som brukes til å holde seilduken på plass under skjæringen. Som arbeidsplass er gulvet viktig. Her kan seilene slås opp i full størrelse, noe som gir langt bedre kontrollmuligheter enn når man må «skjære i handa» som det heter. Mye tyder på at seilmakere i dag i det lengste forsøker å unngå dette. Både seilmaker Hovdan i Oslo og Høeg i Drammen leier gymnastikksaler ved arbeider med skjæring av seil, og ikke sjelden har seilmakere arbeidet med skjæringen i friluft. Brewington forteller at han så sent som i 1945 så en seilmaker ved St. Johns, Antigua, som sydde et seil i skyggen av en palme, og at det ellers også tidligere var vanlig å arbeide utendørs «in a meadow or the village green». ⁶

Etter en brann hos seilmaker Høeg i 1850 ble gårdsplassen tatt i bruk. Den «ble delvis plankelagt, og her foregikk merking av duker og mønstring av de sammensydde seilflatene». ⁷

Som regel gir seiloftet et lyst og trivelig inntrykk. Materialene er lyse og renslige, og rommene er vanligvis lyse med en karakteristisk duft av tretjære og bivoks som brukes ved impregnering av seilgarnet.

Seiloftet som selskapslokale

Ved siden av primærfunksjonen som arbeidsplass har seiloftet hatt en tilsynelatende ganske sentral stilling som fritidslokale. Det er ikke urimelig, når man tenker på den store innendørs gulvflaten som lett kunne ryddes dersom behovet meldte seg.

Seiloftet til seilmaker Bilstad i Egersund var samlingssted for stedets skipper. Om hverdagen stakk de oppom for å få en prat, på lørdagskvelden var det helt fullt der, av piperøkende og toddydrikkende skipper som sang shantier og fortalte historier til de måtte «navigere hjem til madammen» i sene nattetimer. ⁸ Da mesterens datter giftet seg, ble bryllupet feiret på seiloftet som for anledningen var pyntet med grener fulle av epler som gjestene kunne forsyne seg fra. ⁹

Forfatteren Karin Bang har i sin roman *Fjerne seil* skrevet om et seiloft som er låven på rederens og verftseierens gård. Til Sankthansfest er seilkrakkene ryddet unna og seiloftet «pyntet med grønne kranser av ekeløv». ¹⁰ Ellers skriver Bang utelukkende om hardt arbeid på det samme seiloftet. Det gjør ikke William Heinesen. I hans roman *De fortapte Spillemand* har seiloftet i Høje Pakhus en sentral funksjon som tilfluktssted der det drikkes, synges og

soves ut etterpå blant «tovruller og andet ragelse».11 En av personene i boken har opplevelser mens han våkner opp:

Men saa præsenteres han langsomt og drømmeagtigt for et nedhængende sejl, hvis voldsomt udtalte, skumringfyldte folder leder tanken hen paa et vidstrakt bjerglandskab set i fugleperspektiv.12

Snorking blandes med måkeskrik, og i seildukedynger sover de ut med gamle seil bredt over seg. Og «ovre mellem tovrullerne staar de tømte flasker og ulmer grønt i halvmørket».13

Fra Marinens seilloft på Horten er det tradisjon om stort forbruk av brennevin. Å hente brennevinet var læreguttens jobb, men når han ikke ville, «så heiste de'n opp i ei kølakorv, så måtte'n henge der til'n ville». Tillatt var det ikke. De hadde «ei lita tønne med to bønnær. Brannvakta tok en slurk, så lot'n gutten gå inn med brennevinet. De var flinke folk. Arbeidet like godt for det. Bolaget var rett oppi der. Der kunne de kjøpe en pæl».14

Trivsel

Bangs skildring står i motsetning til de andre berettere ved at hun skildrer arbeidet på seilloftet som hardt slit i et trekkfullt og kaldt lokale.15 Uten å se bort fra skyggesidene, later det likevel til at seilloftet gjennomgående har vært, og er, en trivelig arbeidsplass. Nå er symaskinene kommet til som støykilde, ellers var det lite med forstyrrende lyder. Selve seilsømmen og likingen gikk temmelig automatisk fra hånden etter noe trening, og frigjorde munn og ånd slik at det kunne bli anledning til gemyttlig samvær på seilloftet.

En del konkurransementalitet skapte spenning i rutinen. Fra Marinens seilloft fortelles det at når de skulle sy revbånd i seilene, satt seilmakerne ved siden av hverandre på sine krakker med seilet over knærne. De kunne være omkring 10 mann. Han som satt lengst til høyre, slo i seilet med flat hånd. Det var signal til å begynne. Så sydde de alle på spreng. Ingen ville bli sist.16

Ombord på seilskutene hvor mulighetene for privatliv var begrenset, fikk seilkøya funksjon som retrettsted både i sorg og glede. Seilkøya er seilmakerens verksted ombord, og også stedet der seil ble lagret som ikke var i bruk. Noen annen sammenligning med seilloftet tåler seilkøya ikke. Til det er den for liten og trang. Men den gav rom for fortrolige samtaler og lesing av brev hjemmefra uten kommentarer eller spørsmål fra skipskameratene.17

Mistenksomhet og hemmelighetskremmeri

«... the art died with him, and he intended that it should, for he used to boast to the late Mr. Edwin Laphorn that when he died he would burn his books, and as far as I know, he did.»¹⁸ Seilmakeren det her refereres til, het Eversfield og var seilmaker i Gravesend. Han var en berømt seilmaker som forsynte adelige kunder med seil til deres lystyachter.¹⁹

Peter Pfab skriver i sin avhandling om seilmakernes uvilje mot å fortelle om seg selv og sitt fag. På samme tid er de mer enn villige til å berette om sine konkurrenter.²⁰ Seilmaker Peter Høeg følte seg møtt med den kolde skulder da han forsøkte å få kontakt med svenske seilmakere en gang i 1950-årene. Han følte at de trodde han ville fralure dem yrkeshemmeligheter.²¹ Ettersom begge disse var seilmakere av fag, kunne mistenksomheten være berettiget. Men ellers er det en erfaring mange gjør som prøver å få rede på håndverkernes yrkesutøvelse. Håndverkerne regner med at mange av deres metoder er spesielle, faglige hemmeligheter som er betrodd dem av deres læremester, og som skal fortsette å holdes hemmelige.²²

Selv fant jeg det påfallende da jeg begynte å samle materiale om seilmakere at de jeg kontaktet ofte henviste meg til andre, som angivelig skulle ha bedre greie på faget enn dem selv. Bare beskjedenhets kan det ikke ha vært. Etter hvert som de ble klar over at det var det eldre håndverk som var emnet for undersøkelsen, ble de hjelpsomme meddelere. Det var overraskende at det like ofte var unge som eldre seilmakere som satt inne med kunnskaper om redskaper og arbeidsforhold fra håndsømmens tid. De hadde fått sin opplæring av eldre seilmakere, og selv om det ikke alltid inngikk i læreprosessen, fikk de i bisetninger og som aproposer og gode historier, kjennskap til forholdene på den tid da seilskuteskipperne var de største kundene.

Det internasjonale aspekt

Frem til slutten av seilskutetiden var seilmakere gjennomgående sjømenn,²³ og de var intimt knyttet til kyst- og skipsmiljø. Dette har ført til at seilmakere når det gjelder håndverksskikk, terminologi og teknologi, har en like differensiert bakgrunn som sjøfolk flest: De har tatt hyre på skip fra forskjellige nasjoner, og arbeidet på seilmakerverksteder i forskjellige byer og forskjellige land. Følgen av dette er at utbredelsen av redskaper og betegnelsen på dem blir komplisert å redegjøre for.

Moderne seilmakere har som regel en engelsk-amerikansk fagterminologi som skyldes den prestisje disse land har på seiltilvirkningens område i dag. Det er rimelig å regne med at Danmark-Norge har vært forankret i en tysk-nederlandsk tradisjon tidligere. I dag er det helt umulig å få skikkelig rede på en del redskapsbetegnelser, fordi terminologien skifter fra seilmaker til seilmaker, og for den saks skyld fra sjømann til sjømann. Dette gjelder også innen det enkelte seiloft. Sannsynligvis henger det sammen med at redskapene ikke brukes så ofte i dag. Derved vil mangelen på standardisert terminologi ikke merkes slik som tilfellet ville vært den gangen de ustanselig ble referert til og brukt.

Det er en stor grad av toleranse hos seilmakerne når det gjelder den skiftende terminologi. De aksepterer, og kjenner som regel også, alternative betegnelser, og kan gjerne referere til en person de har kjent som hadde det eller det navnet på arbeidsprosess eller redskap.²⁴

Ellers har tydelig en forenkling av terminologi funnet sted. Spleiseredskapet av tre med konisk form har i dag sjelden mer enn én betegnelse, uansett redskapets størrelse. Noen kaller det pren (eller prem) andre kaller det fidd (eller fedd) og differensierer ellers mellom størrelsene ved å snakke om en stor eller liten pren, eventuelt fidd. Tidligere ble det skilt mellom ters, fidd og merlpren. Tersen er den største. En informant kalte den «en stor fidd til å slå inn kauser med», en annen kalte den en «løyertprem».

Gjenstandssamlingenes kildeverdi

Ved en rekke museer og samlinger finnes det seilmakerredskaper. Ved disse er det en rekke svakheter som kan summeres slik som Allan Nilsson gjør det i sin undersøkelse om repslagere:

Till frågan om källornas värde kan det anföras att museiföremålen inte alltid förmedlat en samlat kunskap om verktygens benämning, användning och ursprung. De som kommit att i detta fall representera sitt släkte i museerna äro stundom dessutom defekta eller felaktigt beskrivna i accessionskatalogerna. En del ha införts utan att proveniens angivits, och några ha inte anförts alls utan sakna även nummer.²⁵

Disse manglene kunne vært rettet på hvis gjenstandene hadde vært ervervet etter bevisst innsamlingspolitikk fra museenes side. Som det er, er det gjerne giveren som bestemmer hva museene skal ha ved at han foretar utvalget. Ved

gjennomgåelse av, i dette tilfellet, seilmakerredskaper, viser det seg at så sentrale redskaper som kniv og tang hører med til sjeldenhetene. Mangelen viser seg gjerne først ved utstilling av gjenstandene i kontekst. Som regel går gjenstandene rett i museenes magasiner uten at det er foretatt noen undersøkelse av hvor representative de er.

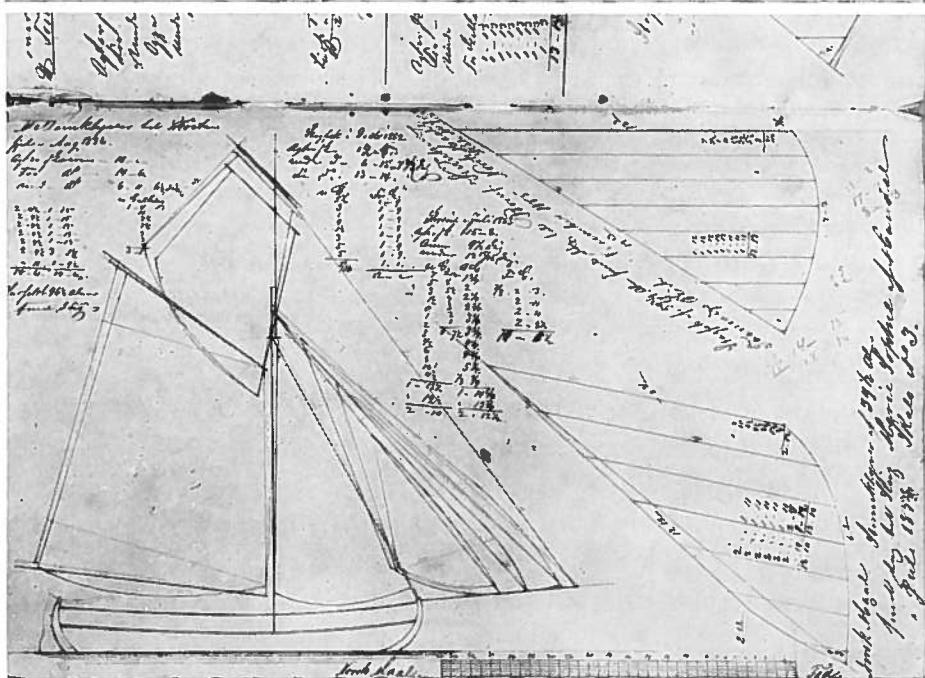
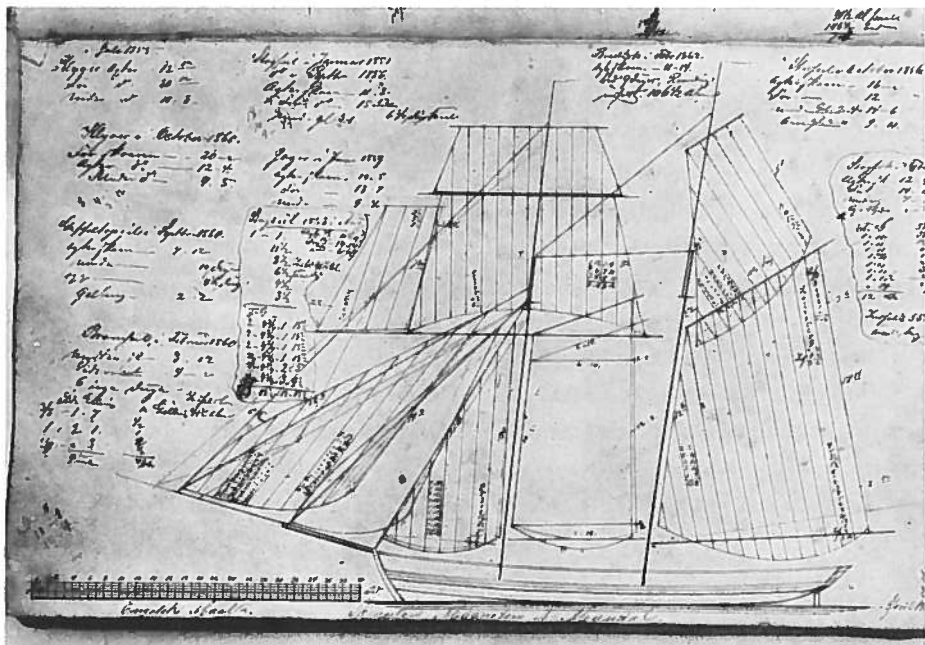
Verdien av feltarbeidsundersøkelser blir bestyrket med utgangspunkt i disse forholdene. Besøk i verkstedene viser redskapene i bruk innen hele rammen av virksomheten. Da ser man ikke bare de redskapene som er særegne for seilmakeren, men også de redskapene som hører hjemme i andre faggrupper, og for den saks skyld i en vanlig verktøykasse eller kjøkkenskuff. Disse siste typer redskaper er det for øvrig som gjerne mangler i samlingene av seilmakerredskaper, kanskje fordi giveren selv har hatt bruk for dem. Kniv, tang, bryne og syl er det andre enn seilmakere som har nytte av.

I denne forbindelse vil jeg gjerne også introdusere noen av «fremmedelementene» på seilloftene. Det er de gjenstandene, eller miljøskapende faktorene, som viser at det har vært et liv på arbeidsplassen utenom det rent faglige. Uten å hevde at brennevinsdunken fra Marinens seilloft, pannen med stekt flesk og kjelen med nykøkt kaffe²⁶ skal inn i utstillingene, er det likevel viktig at slike indikasjoner på trivsel blir tatt hensyn til ved feltarbeidsundersøkelser. Indikasjoner på manglende trivsel er like relevante. Når disse forholdene også blir tatt hensyn til, får man et fyldigere bilde av både arbeidssituasjonen og de sosiale forhold på arbeidsplassen.

Seilbøker og lære bøker

Noe vesentlig kontorhold førte driften av et seilmakerverksted ikke med seg. Kundearkiver og regnskapsbøker er kommet til først i nyere tid, etter at aftenskole og handelsskole begynte å komme som en del av utdannelsen.²⁷ Men seilmakerens arbeidsbøker, de kalles gjerne seilbøker, har fylt en rekke funksjoner for seilmakerne.

Seilbøkene inneholder navn på fartøyet som skal ha seil, på skipper eller eier. Årstall og dato for bestillingen er tatt med. I bøkene er det seiltegninger i en målestokk som gjør det enkelt å skjære seilene i full størrelse. Som regel er det angitt hva slags duk seilene skal sys av, og alltid er mengden av duk beregnet. En særlig fyldig seilbok har utenom de ovennevnte opplysninger, også med beregninger over hvor mye tau som gikk med til lik og «knyttelser» eller revseisinger. Mengden av kauser og lær til forsterkninger er også tatt med. I flere tilfeller er det blitt foretatt endringer på seilet, og da har mesteren



To sider fra Mandalseilmakeren Bugges seilbok fra 1855-56.

Two pages from the draft book of the Mandal sailmaker Bugge from 1855-56.

skrevet kommentarer om hvordan seilet sto før, og hvorfor det burde for-
andres.²⁸

Som seilbøkernes kildeverdi veksler fra seilmaker til seilmaker, er det også store forskjeller når det gjelder utførelsen. Noen seilbøker er de reneste paradeeksemplarer med tegningene omhyggelig utført i tusj, mens andre er mer skjødesløst utført med blyant.

Når det forelå seiltegning fra skipskonstruktøren, kunne seilmakermesteren skjære seilene etter denne, men når det ikke gjorde det, måtte han selv ta de nødvendige målene ombord i fartøyet. På Dalane Folkemuseum er det en notisbok etter seilmaker Johan Bilstad der han har notert mål og skrevet ned kommentarer ved oppmåling på fartøyene han har konstruert og sydd seil til. Det er den eneste bok av det slaget jeg hittil er kommet over, og den har stor interesse, fordi den er med på å bygge opp et bilde av den totale arbeidsprosess ved fremstilling av seil. Disse notatene danner forarbeidet til de endelige seiltegningene.

Litt om selve metoden ved måltagning får vi rede på fra en liten svart notisbok som hører til seilmakerverkstedet i Carl Knudsengården i Lillesand. Boken er håndskrevet og har tittelen *Någle Uddrag av Praktisk seilmakeri*. Den er skrevet av Rosenius Wesøe som var seilsyer og senere styrmann.²⁹ Boken kunne vært et utdrag av en lærebok, hvis det ikke var for det uformelle språket som virker svært muntlig:

Faarseil. For at tage maal af et faarseil, stenge stageil og gaftopseil tager man en snor som heises opp saa høit som man vil have heiset. Naar dette er gjort strekker man snoren ned, der hvor halsen skal staa, der sætter man et knob eller mærke; dette maal er «faaren» eller faarkanten.³⁰

Rettskrivningen her avviker så pass mye fra den som gjaldt ved århundreskiftet, at det er lite rimelig at Wesøe har hatt trykt forelegg. Terminologien er også uformell. Han skriver «faaren», senere også «agteren» og «underen». På trykk ville det normalt hete forkanten, akterkanten og underkanten. «Gaf-topseil» er også en muntlig form. Gaffeltoppseil ville det hete på trykk.

Det er et spørsmål om Wesøes notisbok kan bygge på en lærebok. Ved siden av at selve stilen taler imot det, er også den detaljerte angivelsen av måltagning med en snor ikke vanlig lærebokstil. Til sammenligning sier Andersen i sin lærebok *Det praktiske seilmageri* om måltagning av seil: «Til gamle Skibe foregaar Maaltagningen efter Rundholtet paa Skibet, paa nye derimod efter Tegning.»³¹ Deretter går han i gang med å gjennomgå de enkelte seil og hvor

målene skal tas på rundholtene med en advarsel mot å ta mål av gamle seil «da disse kan være feilskaarne fra først af» eller ved bruk være «undergaaet større eller mindre Forandring». ³² Lærebøker har vanligvis med hva som skal gjøres, sjelden hvorfor og nesten aldri hvordan, da redskapsbruken forutsettes kjent eller er uhyre komplisert å forklare uten en samtidig demonstrasjon.

Det kunne være av interesse å få rede på hvordan opplysningene i Wesøes bok er formidlet. Det som ligger nærmest å tenke på er at han har tatt notater etter manuduksjon, slik som det blant annet var vanlig å gjøre for kommende styrmenn før det ble vanlig med navigasjonsskoler og lærebøker i navigasjon.

At langfarten har vært medvirkende til at det ble et til dels stort marked for lærebøker i seilmakeri, er temmelig sikkert. Det ble et økende behov for å tilvirke seilene i sjøen når et fartøy var på en reise som kunne strekke seg over år. Skippere og seilmakere til sjøs har hatt slike lærebøker. ³³ Hvor utbredt de har vært hos seilmakere i land er ukjent.

Seilduk

Han vind opp sine silkesegl
så rakken leikar ved rå;
det kom ikkje bondene på bunkjen ned
fyr han Gjøtland såg.

(Friarferdi til Gjøtland)

Silkeseil på norsk område har sannsynligvis hatt liten utbredelse bortsett fra i folkevisene. Men der går de til gjengjeld ofte igjen, og gjerne sammen med «den forgylte rå». Som stormenns sjeldnere uttrykk for status og prestisje er ikke silkeseil av spesiell interesse for denne undersøkelsen. Belegget ovenfor er også hentet fra middelalderen og faller utenfor det tidsrom denne fremstillingen omfatter.

Det er kanskje allikevel av en viss interesse at Forsvarsdepartementets seilbåt «Tanja» i 1942 eller 1943 fikk nye seil som var av silke. Den hadde også tidligere hatt silkeseil. ³⁴ Dette kan kanskje tillate at beretningen om Sigurd Jorsalfars berømmelige innseiling til Miklagard blir tillagt mer troverdighet enn det vel er skikk å gjøre når det heter at alle seilene hans var kledd med pell «både på den siden som snudde fram, og den som snudde bak, for hverken de som var forut, eller de som var akter på skipet, vilde se det som var minst vakkert på seilene». ³⁵ Pell skal være et kostbart stoff, antagelig brokade av silke. ³⁶

Ellers er det en mulighet for feiltolkning til stede ved at lekfolk av og til nyttet ordet silkeseil om seil av egyptisk bomull.³⁷ Egyptisk bomull var mye brukt som yachtseilduk før kunstfibrene ble gode nok til å vinne markedet gjennom 1950-årene.

Vadmel

Vadmel har ellers vært almuens seilduk i store deler av Norge. Det er bevart to vadmelseil. Det ene er på de Heibergske samlinger på Ambla i Sogn, det andre tilhører Hordaland Landbruksmuseum på Stend.

John Gardberg har skrevet om råseil av vadmel som ble brukt i skjærgården på den finske vestkysten inntil 1852. Fra det året ble råseil av vadmel forbudt ved postføring, og lokalbefolkningen gikk gradvis bort fra dem, men ikke uten



Sørlandsk «råseil». Egentlig et luggerseil som var vanlig på småfartøyer ved århundredskiftet.
(Foto: Wilse 10801 NF.)

Small, lugger-rigged craft of southern Norway. This rig was common at the turn of the century.

motstand. Det skyldes nok snarere at seiltypen også ble endret fra rå- til sneiseil som er noe mer kompliserte å sy, foruten at duken til de nye seilene måtte skaffes utenfra, og følgelig ville bli dyrere. Gardberg refererer en stri, gammel prest som vegret seg for å lese bønner for sjøfolk fra prekestolen. Derfra kunne han nemlig se «de förbannade snedseglen, som gå mot Guds väder och vind».³⁸ De nye sneiseilene var overlegne ved kryssing fremfor de gamle råseilene som egnet seg best ved lens og slør.

Vadmelseilet på Stend består av ulike duktyper både hva fibre og vevemåte angår. Det er lappet og reparert slik at det er vanskelig å si hva som var det opprinnelige, men det kan se ut som om materialene har vært forskjellige allerede da seilet var nytt, dersom det ikke er et opprinnelig mindre seil som er blitt sydd om og gjort større. Seilet har duk av både toskaft- og kypertbinding, og det er lappet med lerretsduk. Gardberg har beskrevet et tilsvarende finsk seil, og han bemerker materialblanding også i det seilet. Noen av dukene var av uvalket, toskaftet ulltøy, resten av lerret. Grunnen til blandingen av materialer var vanskeligheten med å skaffe tilstrekkelig med ull til hele seilet.³⁹

På Skagerrakkysten er det ikke noe belegg på bruk av råseil til småbåter.⁴⁰ Spriseil, og senere gaffelseil har vært det vanlige der. Det de på Sørlandet i dag kaller råseil, er et luggerseil som først kom i vanlig bruk i siste del av forrige århundre.⁴¹

Vadmel ser ikke ut til å ha vært nyttet av profesjonelle seilmakere i det hele tatt, og har trolig vært hjemmehørende i miljøer med stor grad av naturalhus-holdning. Egentlig er vadmelseil utenfor rammen av denne undersøkelsen, men det er et felt som kunne fortjene noe mer oppmerksomhet, særlig sett på bakgrunn av vikingtid og middelalder da vadmel spilte en stor rolle både som seil og handelsvare.⁴²

Lin og hamp

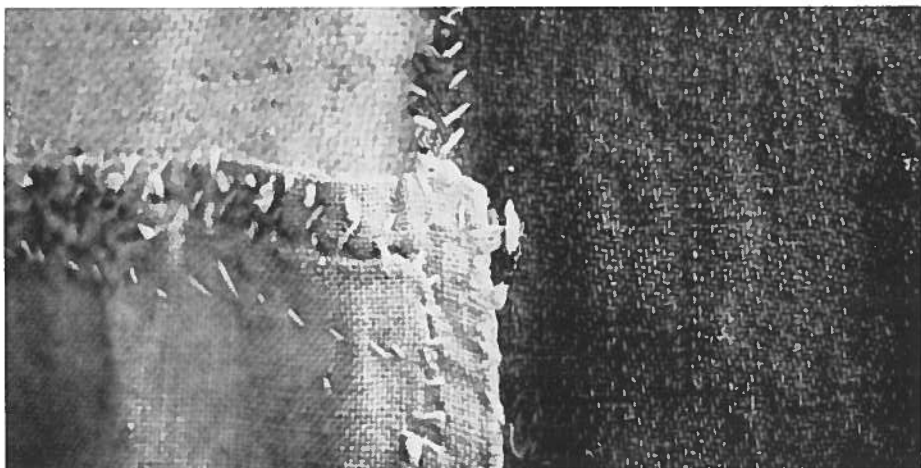
Lin og hamp var de vanlige materialer i seil på nyttefartøyer i forrige århundre. Bomull ble brukt, men kom sent på norske fartøyer, og ser ikke ut til å ha nådd å spille noen rolle før seilskutenes tid var ute.

Det er ikke helt liketil å utrede fordelingen av hamp og lin på de forskjellige seil. Seilmakerne i dag har ikke entydig informasjon å gi om hva slags duk det ble brukt i seil før bomull og kunstfibre ble det vanlige råstoffet. Det er en opplagt tendens til å overdimensjonere hampedukens rolle. Det bestyrkes i definisjonen på seilduk i en lærebok i sjømannskap. Der heter det at seilduk er et «tykt Hampelærred hvoraf Seilene forfærdiges».⁴³ Pfab slår seilduk av lin



Råseil av vadmél på Hordaland Landbruksmuseum, Stend. (Foto: Ingrid Lowzow IFF.)

Square sail of frieze at the Hordaland Agricultural Museum, Stend.



Vadmelseilet på Stend. Detalj. (Foto: Ingrid Lowzow, IFF.)

The frieze sail at Stend. Detail.

og hamp sammen, og behandler disse vekstfibrene under ett.⁴⁴ Svensson skriver i analysen av «Wasa»s seil at det ikke kunne avgjøres om seilene var av lin eller hamp. «Möjligen kunde olika material förekomma i olika segel.»⁴⁵

Iversen skriver uttrykkelig at i hans firma har de brukt linduk fra Skottland og Randstatene.⁴⁶ Engelskmennene har praktisk talt utelukkende nyttet lin til sin seilduk. Kipping nevner bare lin som materiale for seilduk, og stry er det eneste han omtaler som blandingsmateriale, og det skal seilmakerne under enhver omstendighet unngå, fordi det er et tegn på en dårligere kvalitet. Hamp nevner han i det hele tatt ikke.⁴⁷ I artikkelen om seilduk i Encyclopedia Britannica står det at hamp bare delvis er nyttet i produksjonen av seilduk, mens lin og bomull er de viktigste fibrene. Norsk Riksmålsordbok definerer seilduk som «sterkt, tettvevet lerret». I parentes blir det oppgitt at den sterkeste kvaliteten blir laget av hampegarn.

For å trekke en forsiktig konklusjon, er det kanskje rimelig å regne med at lin har spilt den største rollen som materiale for norske seilmakers seilduk, og at hamp har fått en noe ufortjent stor plass i enkeltes omtale av seilduk.

For seilmakermestrene har seildukskvalitetene sikkert vært gjenstand for inngående gransking og kvalitetsvurdering, både når de selv sto for innkjøp av duk, og når de fikk duk av oppdragsgiveren. Andersen vier kvalitetskontroll av seilduk stor oppmerksomhet og forklarer hva som kjennetegner den gode seilduk, og hva man skal se opp for. Materiale og vevemåte er det viktigste.

Når tråder trekkes ut av seilduken «for at undersøges, bør Linen have sin naturlige Lyshed (hvid, gulagtig), betydeligt lysere end i vævet Tilstand, fri for Skjev og «Pap» (Klister) eller andre Stoffer, som kan forandre den virkelige Farve og Stivhed. Materialet bør besidde ubetydelig Glands og føles glat mellem Fingrene. Naar Materialet er enten daarligt, blandet med Hamp eller formeget bleget, vil dette være ganske uden Glands og føles tørt (sjurt) mellem Fingrene».48 Han fortsetter med sine råd og berømmer hollandsk håndvevet seilduk, som til tross for den knudrete og ujevne flaten som skyldes håndarbeidet, skal være den beste seilduken.

Også Kipping går inn på seildukens egenskaper og de krav som må stilles ved vurderingen av dem.49 Seilmakere har ellers hatt sine foretrukne produkter som de har holdt seg til, enten det har vært gjennom vaner, gunstige kjøpsavtaler, eller faktiske kunnskaper om den bestemte varens fortrinn fremfor andre. Den franskproduserte duken Jaubear Bonnard later til å ha vært foretrukket i den senere tid, men ellers har engelsk duk vært mest nyttet, i hvert fall i den siste delen av forrige århundre og opp til i dag.50

Om seilmakere har hatt ulike preferanser når det gjaldt hvilken seilduk som var å foretrekke, har de vært enige om at den norskproduserte seilduken fra Christiania Seildugsfabrik ikke var noe å satse på. De uttalelser som er kommet, har kanskje vært bygget på følelser, konservatisme og mistro til det hjemmegjorte, men Andersen gir mer nøkternt uttrykk for hva som var galt med den norske seilduken. Den var løst vevet og «æggeskjev».51

Seilgarn

Garnet som ble brukt til seilsøm, skulle være av lin. Garnet ble vokset etter hvert ved at det ble trukket gjennom en klump som bestod av bivoks, nyretalg og tretjære eller terpentint. Kipping angir forholdet mellom voks, talg og terpentint som 4:5:1.52 Denne voksingen var nødvendig for å gjøre garnet medgjørlig under arbeidet. Uvokset garn er «levende», og ved voksing er det mulig å få ut løkkene som ellers danner seg. På forhånd ble garnet gnidd inn med tretjære før hespelen ble nøstet opp.

Skulle garnet nyttes til liking, ble hele hespelen med seilgarn dypet i impregneringen eller tjæren. Dette var arbeid som Thomassen drev med på seil loftet da han var liten gutt. Bestefaren mente det var spille av kvalifisert arbeidskraft om svennene skulle sitte og hygge seg med å tjære og nøste seilgarn. Lukten av impregneringen satt i armene til Thomassen når han var på

skolen, og han husket med tilfredshet hvordan læreren hans i skoletimene måtte nedom pulten der han satt, og snuse inn den gode lukten.

Seilgarnet som ble brukt var 2- eller 3-lagt ved natsøm, 4- eller 5-lagt ved liking.

Tauverk

Om hampens rolle var begrenset som råmateriale for seil, var hamp enerådende råvare for det tauverket seilmakeren trengte til lik på seilene. Her har leverandørene vært norske, og det henger ganske sikkert sammen med sedvane. Før næringsfriheten ble innført i løpet av 1800-tallet, var både norske og danske reperbaner beskyttet gjennom privilegier, og import var forbudt.

Bilstad husket ikke hvor hans far fikk tauverk fra, men var sikker på at det ikke ble importert, for de trengte ikke gå på tollboden og hente det slik som de måtte for å hente seilduk. Larsen i Kristiansand får stadig tauverk til lik fra en repsluger i Bergen som han fremhever fordi produktene er av særlig god kvalitet. Hans argumentasjon faller sammen med Kippings. Kipping bebreider enkelte repslugere at de slår liktauet for hardt. Det skal være slått så løst at nålen kommer lett gjennom kordellene, og seilene blir ikke bedre om liktauet er hardslått.⁵³

Arbeidsprosesser og redskaper

Noen lærebok i seilmakeri skal dette ikke være. Det finnes mengder av faglige finesser og teoretiske og praktiske problemer som seilmakere måtte ta stilling til, og mange av disse er beskrevet og diskutert i den omfattende litteratur som finnes på dette området.⁵⁴ Her skal bare skisseres i grove trekk de arbeidsoperasjoner som seilmakeren og hans hjelpere utførte ved fremstilling av seil, og de hjelpemidler og redskaper som kom til anvendelse.

Redskapstradisjonene har vært holdt lenge i hevd hos seilmakerne. Til tross for at symaskinene kom inn på seilloftene før 1900, fikk de liten betydning for selve håndverket. Symaskinene var til å begynne med vanlige husholdnings-symaskiner som ble brukt til flaggsøm og yachtseilduk. Først da seilskipene nesten hadde utspilt sin rolle, kom de kraftige maskinene som kunne sy i grov seilduk. Maskiner til å utføre liking er kommet, men de er ikke tilfredsstillende, og har spilt liten rolle. Å *like* vil si å kante seilet med tau for å styrke det. Seilmakerne fortsetter å like for hånd, eller erstatter liket med kanter eller inn-sydder snorer som symaskinene kan anvendes på.

Det er derfor få av de redskaper som omtales som typiske for seilskutetiden, som ikke finnes på seilloftene i dag. Men de er for full fart ut, og ender i avfallshaugen etter ryddeaksjoner. En del havner på museene, og noen av de peneste, mest personlig pregede gjenstandene blir hegnet om av seilmakerne selv og deres familie.

Det er mange interessante aspekter som kunne ligge til grunn for en redskapsgjennomgåelse. Formålet med denne er å finne frem til hva som karakteriserer seilmakerens redskaper med hensyn til materialer og pris. Redskapene skal helst fortelle noe om de som brukte dem. Ellers ville redskapsterminologien ligge vel til rette for en filologisk undersøkelse. Utbredelsen av de forskjellige redskapsformer ville antagelig også utdype vårt kjennskap til seilmakernes bevegelsesmønster og vise hva de hadde fått med seg fra andre verksteder og fartøyer de seilte med.

Nedenfor følger en oversikt over arbeidsprosessene ved fremstilling av et seil med de hjelpemidler og redskaper som trengtes til dette. Å sy seil har vært en av mange arbeidsprosesser for seilmakeren. Søm av mastekrager, lukepresenninger, hengekøyer, betrekk av mange slag, flagg og andre produkter har hørt med i produksjonsprogrammet, men det vil ikke bli tatt opp til drøfting her. Håndverkere har gjerne hatt helt personlig forhold til sine redskaper, og har de ikke hatt for hånden det de trengte, har de improvisert noe nytt.

Frank Larsen legger stor vekt på håndverkernes evne til å konstruere nye redskaper, eller til å improvisere. Der redskaper ikke er blitt tatt opp i industriell produksjon, finnes det store og små avvik fra verksted til verksted. De mest interessante eksempler på dette er seilhansken, som i Norge fortsatte å bli tilvirket av seilmakeren selv etter at de i angelsaksiske land hadde gått over til fabrikkproduserte hansker, og et merkeredskap for seilduk som ble brukt tidligere. Muligheten for formvariasjon for seilhansken er begrenset, fordi den skal passe til en hånd og beskytte håndflaten, særlig ved tommelen. Mulighetene for variasjon når det gjelder merkeredskapet er langt større, og det finnes flere eksempler på hvordan seilmakere på hver sin kant har løst problemet med merking av seilduken langs jaren. Det har oppstått redskaper med ulik utforming, men med samme funksjon.

Ved presentasjon av redskapene vil det ikke bli tatt hensyn til de mindre ulikheter, men jeg vil forsøke å vise det generelle og typiske ved prinsipp-skisser. Det er allikevel viktig å være oppmerksom på at et redskap kan være helt konsekvent nytt til andre arbeidsoperasjoner enn det er bestemt for. Frank Larsen nevner en gammel seilmaker som alltid nyttet ryggen på tanga til stryking av natene. Det alminnelige er å bruke ryggen på en kniv, men

vanen spiller stor rolle når det gjelder noe som er så intimt knyttet sammen som håndverkeren og hans redskaper. Frank Larsen nytter for øvrig selv gjerne et skrujern for å åpne kordellene i tauverk ved spleising i stedet for å bruke en pren som er det «riktige».

De redskaper som er tatt med skulle omfatte de alminnelige redskaper ved fremstilling av håndsydde seil omkring 1865. På denne tiden begynner seilmakerne å arbeide med wirelik og spleising av wire, det fører til en utvidelse av redskapsbeholdningen med nye typer, ikke sjelden fabrikkproduserte av jern eller stål. Mot slutten av århundret begynner også symaskinen å komme inn, men ganske sent. Derved foregår det en strukturendring innen bedriftene ved at menneskelig arbeidskraft kan reduseres, men samtidig representerer symaskinen en investering, slik at det må foreligge et bevisst valg fra mesters side ut fra de muligheter han har til fortjeneste ved det ene eller det andre alternativet. Så lenge arbeidskraften var billig, var det liten grunn til å gå over til maskinsøm av seil. Derimot er symaskinen nokså tidlig tatt i bruk ved flaggsøm. Da kunne vanlige husholdningssymaskiner brukes, og de ble anskaffet til huset for søm av klær slik at de, som hos Bilstad i Egersund, hadde sin sekundære funksjon som produksjonsmiddel på seilmakerverkstedet. Her var symaskinen eid av mesters datter som sydde flagg og småseil på den når det kom slike oppdrag.⁵⁵

Oversikt

<i>Arbeidsprosess</i>	<i>Hjelpemidler og redskaper</i>
Måltagning og konstruksjon av seilene	Beregninger og skisser Seiltegning Tegneutstyr (linjal, passer)
Skjæring og merking av seilduk	Kniv Hjelpemidler for å holde duken på plass (lodd, syler) Merkeredskap for seilduk
Nattsøm (sammensying av dukbreddene)	Seilbenk Nål og seilgarn Seilkrok Seilhanske Bivoks Sømglatter

Påsetting av forsterkninger og revseisinger.	Spleiseredskaper (fidder/prener, merlspikere, syler)
Legging av løyerter	Ters
Innsetting av kauser.	Klubber
Kledning av lik etc.	Tang
	Klekylle
Liking	Likhanske
	Nåler og seilgarn
	Spleiseredskaper
	(Ellers som under natsøm)

Måltagning og konstruksjon

Til dette har seilmakeren hatt vanlig tegneutstyr med passer, linjal og alenmål. I tillegg har han vanligvis hatt kurvelinjaler i varierende antall. Arbeidsprosessen har variert etter oppdragets art, etter om fartøyet som skulle ha seil, var nytt eller gammelt. Ved nybygg fikk han oppgitt målene på master og rær, og måtte bare forvise seg om at det ikke var foretatt noen forandringer på riggen etter at seiltegningen var laget, eller at de oppgitte mål var korrekte. Ved oppdrag med seilsøm for eldre fartøyer, gikk seilmakermesteren selv ombord i fartøyet med en hjelpemann for å ta mål.

Både ved søm til gamle og nye fartøyer laget seilmakeren sin egen tegning av de enkelte seil. Disse ble som regel ført inn i seilbøkene slik at hvert fartøy fikk sin egen side. På den måten er det lett å finne frem til alt arbeid som har vært foretatt på det enkelte fartøy, og det er mulig for seilmakeren å skrive kommentarer om hvor vellykkete seilene har vært, eventuelt om det har vært nødvendig med forandringer.

Både linjal og passer har vært i to størrelser. De små har vært nyttet til konstruksjonen, de store til avsetting av målene i full størrelse på seilduken.

Skjæring av seilduk

Dersom det var saks på seilmakerens verksted, ble den sannsynligvis brukt til flaggduk. De fleste seilmakere har sydd flagg og vimpler. Til seilduk har de bare brukt kniv.

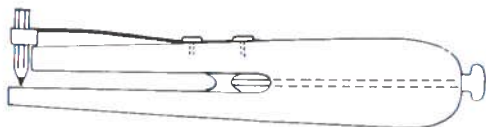
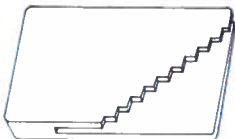


Fra seilmakerverkstedet, Dalane Folkemuseum. På bordet ligger bok med seiltegninger, tegnebestikk og merkeredskap for seilduk. På hyllen: Seilduksprøver Under bordet står garnvinne for seilgarn. (Foto: Tor Eik, IFF.)

From the sailmaker's workshop, Dalane Folk Museum. On the table: Book of sail drafts, drawing instruments, seam gauge. On the shelf: Samples of sail cloth. Under the table: A yarn reel for twine.

Kniven kunne være fabrikkfremstilt, men det ser ut til å ha vært tilfelle bare unntaksvis. Kniver var forbruksvare, ved at de måtte holdes lynende skarpe. Stadig sliping var nødvendig, så bryne og rem til ettersliping hørte hjemme på verkstedet. Seilmakerne laget gjerne knivene selv. Ethvert stykke egnet stål har kunnet forsynes med skaft og slipes til. Kjøkkenkniver var fine emner, sier en informant.⁵⁶ En kniv på Norsk Sjøfartsmuseum har teksten: «Laget av seilmaker Halvorsen av en saks i Australia 1900.»⁵⁷

Det ser ut til at seilmakerne i den siste tiden har foretrukket å skjære seilduken på gulvet, slik at hele seilet har ligget der i full størrelse. Fordelen med metoden er at det er tilstrekkelig med en skisse av det ferdige seilet, fordi det blir skåret etter kritt- eller snormarkering. Ulempen er at det må beregnes litt rikelig med seilduk, slik at det er noe å gå på når seilet skal «slås opp» på gulvet etter at dukene er sydd sammen. Da blir det merket av hvor seilets



Merkeredskap for seilduk. Øverst: I U.S. National Museum, Washington (etter Brewington). I midten: I Dalane Folkemuseum. Nederst: Hos seilmaker Syversen, Smögen.

Seam gauge. Above: In the U.S. National Museum, Washington (after Brewington). Centre: Dalane Folk Museum. Bottom: Sailmaker Syversen, Smögen.

kanter skal være, og det er viktig at det ikke er for knapt med duk til bretteing av falder i kantene.

Pfab har drøftet de forskjellige måter å skjære seil på, og han beskriver en metode som han sier bare sjelden brukes blant Stockholms seilmakere.⁵⁸ På norsk kalles metoden «å skjære i handa.» Thomassen visste ikke om noen annen metode enn denne. Det var slik de skar seil på bestefarens seilloft i Tvedestrand. Denne metoden forutsetter en detaljert og nøyaktig tegning. Så blir dukene skåret så nøyaktig at det nesten er overflødig å slå opp seilet etterpå.

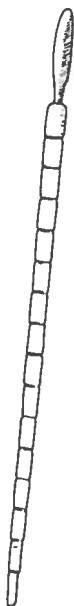
Det er indisier som tyder på at det blant seilmakere i forrige århundre har vært mest vanlig å skjære i handa. En ting som tyder på det er de nøyaktige tegningene i seilbøkene. Dernest kommer at metoden var økonomisk. Det gikk ikke med noe overflødig seilduk som måtte skjæres bort under oppslagningen. Det skulle passe godt inn i en tid som var vant til å økonomisere med materialer i en grad som nesten er glemt i dag.⁵⁹ Til sist kommer mangelen på syler i eldre seilmakeres redskapssamlinger. Thomassen kjente i det hele tatt ikke til bruken av syler ved skjæring av seil, men på moderne seilloft brukes de i mengder som knappenåler til å holde duken på plass på golvet under skjæringen.⁶⁰

Moderne seilduk har innvendig en kulørt rand som løper parallelt med jaren. Den markerer hvor stor overlappingen skal være når seilduksbreddene skal sys sammen.

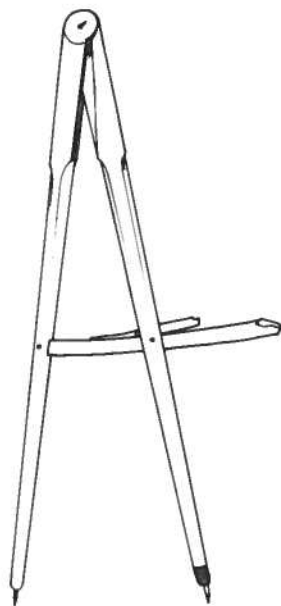
Før seilduksfabrikantene begynte å utstyre seilduk med denne markerings-tråden, måtte seilmakerne merke duken selv, og til dette brukte de noen individuelt utformede redskaper, som hos seilmakerne Larsen i Kristiansand er blitt kalt kyr (se s. 42). Brewington har avbildet et slikt som han kaller «seam gauge», men gir det ingen nærmere omtale. Det tilhører Museet Mystic Seaport i Connecticut, og er laget av et flatt stykke tre som er spaltet og forsynt med hakk for plassering av blyanten. Redskapet holdes inn til seilduken og føres langs jaren mens en blyant holdes i et av hakkene og avsetter strek for hvor sømmen skal være.

Dalane Folkemuseum har et redskap med samme funksjon, men i en annen utforming. Det ser ut til å ha vært laget av en pren. Blyanten blir holdt inn til seilduken ved hjelp av en fjær som presses ned mens redskapet føres langs med seilduken. Natens, eller sømmens bredde justeres ved hjelp av en stillskrue som har forbindelse med en skive i spalten. Samme prinsipp skal ha vært nyttet på tilsvarende redskaper av horn.⁶¹

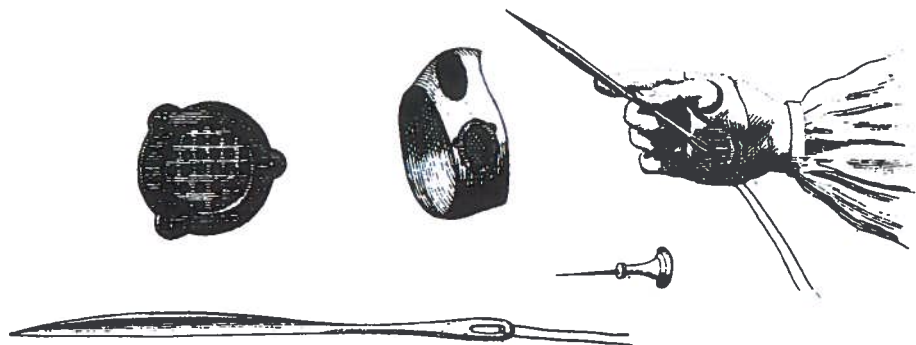
På verkstedet til seilmaker Syversen i Smögen, Bohuslen, finnes to identiske redskaper til merking av seilduk. Disse er bragt med til Smögen av firmaets grunnlegger i 1880. Han var norsk og hadde fått sin opplæring i Drammen. På Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo finnes det også et lite merkeredskap for seilduk som er laget på noenlunde samme måte som Syversens, nemlig i



Alenstokk.
Ell rule.



Passer.
Dividers.



Plate, seilhanske, seilnål og syl. (Etter Røding.)

Iron plate, palm, sail needle and awl.

rettvinklet utskårne trestykker, i motsetning til de mer sinnrikt utformete merkeredskapene som er laget av glatte og polerte prenlignende trestykker. Det er ingen proveniens på «kyra» i Norsk Sjøfartsmuseum, men det kunne kanskje være mulig å finne ut om det har vært noe mønster i utbredelsen av redskapene rent geografisk, eller om den individuelle utformingen har vært mer dominerende enn den regionbestemte. Disse redskapene er dukket opp nokså sent under mitt arbeide med seilmakerredskaper, det er derfor rimelig å regne med et langt større materiale som resultat av videre undersøkelser.

Etter skjæringen blir seilduken merket med tverrstreker som brukes til kontroll ved sammensyng av dukene, for at de ikke skal forskyve seg i forhold til hverandre. Deretter blir dukene brettet og gitt nummer som viser deres plass på seilet.

Beregning, konstruksjon og skjæring av seil var en viktig og krevende del av det totale arbeid med seiltilvirkning. Seilmakermesteren selv tok seg av dette. Det var her det kunne gjøres feil som ikke lot seg rette på uten at det fikk økonomiske konsekvenser ved at seilduk måtte kasseres ved eventuelle feilberegninger. «Bestefar regna ut, skjærte og leverte til folkene» sa Thomasen. «Han var storkar. Sydde ikke selv.» Frank Larsen sier det slik: «Enhver idiot kunne sy på nat. Men så var det noen som kunne det lille ekstra, det som fikk seilet til å stå skikkelig. Det gjorde dem til mestre fremfor de andre.»

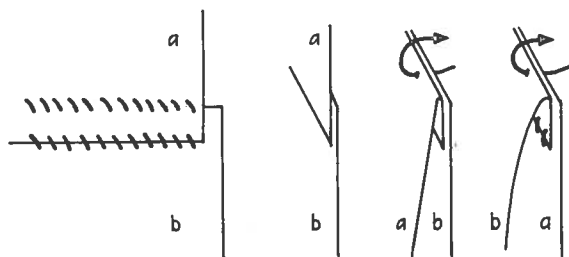
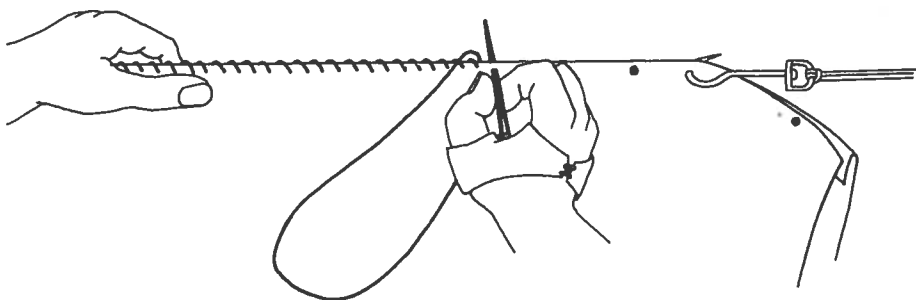
Natsøm

Ømmene på et seil kalles nater. Det samme ordet brukes forøvrig om fugene mellom bordgangene i et kravellbygget fartøy, og om spaltene mellom deks-

plankene. Ordet er av mellomnedertysk opprinnelse og betyr søm eller sammenføyning. Av og til legger seilmakeren inn en falsk søm, enten for at seilet skal holde fasongen bedre, eller rett og slett for å gi seilet et godt utseende. Denne falske sømmen blir kalt *blindnat*.

Sammensyng av dukene, eller natsøm, er ukomplisert, og har vært utført av læregutter eller av ufaglært arbeidskraft. Ved å holde seg til natstreken og de andre hjelpestreken på seilduken, gjensto stort sett bare faren for å sy sitt eget tøy sammen med seilet, eller få med noe av seilet under. Ved søm av seil til store fartøyer ble det brukt grov duk, og da lød regelen «7 sting på nåla». Ved seil til mindre fartøyer som for eksempel fiskefartøyer, ble det brukt 9 sting. William Larsen forteller også at de sydde så fine seil at de måtte bruke 11 sting på nåla, men det var «no' pirk».

Det er stort sett to typer søm som er aktuelle for seilmakeren ved sammensyng av seilduksbredder, rundsøm og flatsøm. Rundsømmen sys fra venstre mot høyre, og kan sammenlignes med kastesting, mens flatsømmen har mer felles med faldesting. Den sys fra høyre mot venstre. Ved at seilduksbreddene



Rundsøm.

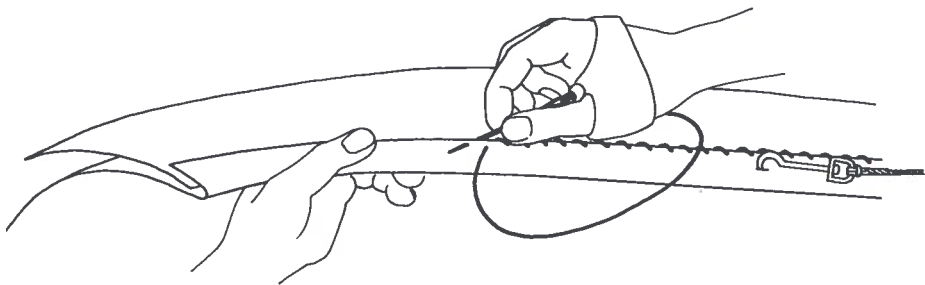
Round seam.

overlapper hverandre med $1\frac{1}{2}$ —3 cm, må hver søm sys to ganger. Når seilet vrennes, og baksiden blir sydd, kalles dette å sy *eternata*. Det blir altså nødvendig å sy *dobbel rundsøm* eller *dobbel flatsøm*.

Innen norsk seilmakeri har bare flatsøm vært nyttet ved sammensying av seilduk i det tidsrom denne undersøkelsen omfatter. Det har i hvert fall ikke vært noe belegg på at rundsøm har vært brukt hverken gjennom gjenstandsmaterialet, de bevarte seilene, eller ved intervjuer og skriftlige kilder. Sam Svensson som har analysert restene av seil fra det svenske orlogsfartøyet «Wasa», har funnet ut at disse har vært sydd sammen med rundsøm, men mener at dette ikke har vært vanlig i nyere tid.⁶² «Wasa» gikk av stabelen og sank på Stockholms havn i året 1628. Engelske seilmakere har nyttet rundsøm helt inn i vårt århundre, og norske seilmakere kjenner til teknikken og anvendelsen fra fart med engelske skuter, eller fra opphold på seilmakerverksteder i England. William Larsen bekrefter også dette, og sier at rundsøm er «engelsk style». I hans firma kjenner de den fra opphold på seilloft i Skottland.

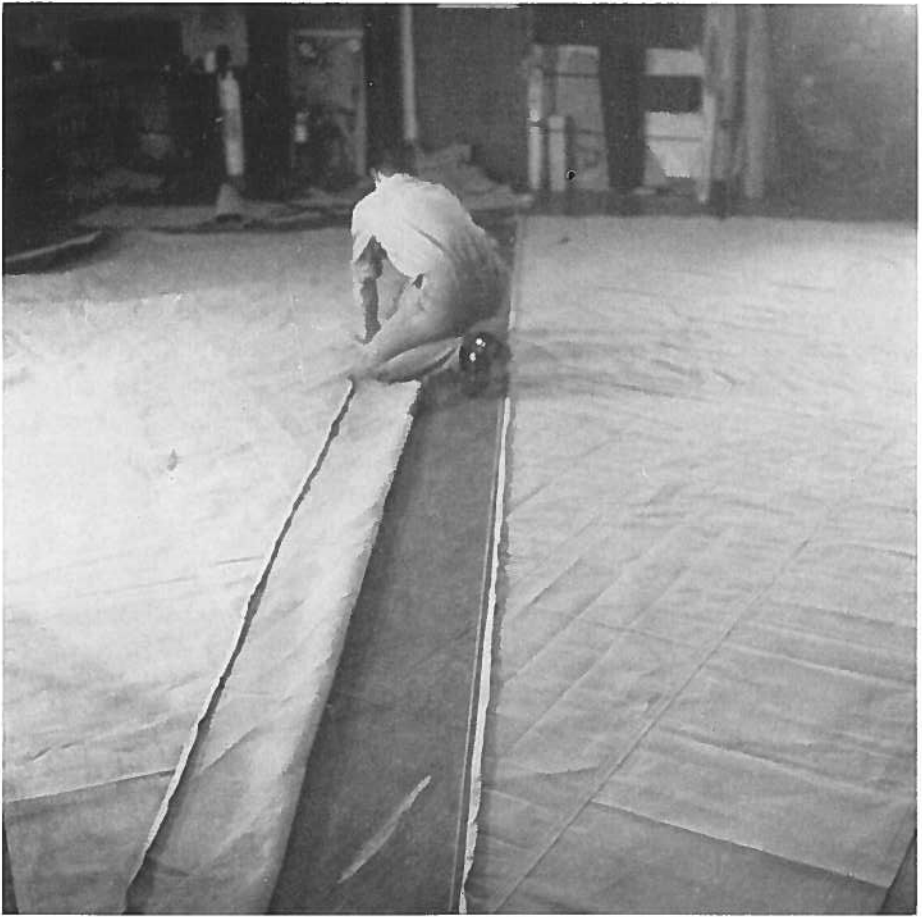
Både rundsøm og flatsøm utføres av seilmakeren mens han sitter på krakken, og for øvrig er utstyret det samme ved begge teknikker: Nål, seilgarn, hanske og seilkrok.

Før sammensyingen kan ta til, strykes natene. Da brettes sømmene etter natstreken, enten den er laget med blyant eller vevd inn i seilduken. Nat-



Flatsøm.

Flat seam.



Stryking av natene. (Foto: Johan Kloster, IFF.)

Folding the seams.

streken gjør ikke strykingen overflødig, selv om det ikke blir gjort så mye ut av strykeprosessen ved mindre arbeider. Da kunne seilmakeren nøyes med å stryke nata langs låret når han skiftet feste for seilkroken. Når det skulle sys «i milevis», ble seilduken gjerne strøket på golvet, som regel med baksiden av kniven, men også med en pren, eller som tidligere nevnt med ryggen av tangen. Grunnen til at natene ble strøket var at det lettet arbeidet at seilmakeren kunne finne sømmen med hånden, slik at det ikke var nødvendig å se på arbeidet hele tiden.

Sømglatteren/røbberen

Et redskap, som ikke sjelden er å finne blant seilmakernes utstyr, er sømglatteren. Den har gjerne snitt som en likebenet trekant, har en bredde på ca. 7—10 cm, og har et håndtak av noe varierende høyde.

Til tross for at det finnes sømglattere i relativt stort antall både i museer og hos seilmakere, er det vanskelig å finne frem til folk som kan opplyse om bruken. Det er nemlig ikke noe behov for å glatte flatsøm. Den blir jevn og flat hvis den som syr er noenlunde øvet. De opplysningene jeg fikk om sømglatteren, bar ikke sjelden preg av å være gjetninger og antagelser. En hypotese som gikk igjen var at den kunne nyttes til stryking av natene. Selv om dette ikke helt kan utelukkes som individuell preferanse hos enkelte seilmakere, må det betraktes som absolutte unntak. Frank Larsen kjente til sømglatteren og hadde den straks i forbindelse med rundsøm. Svensson kom til samme resultat i

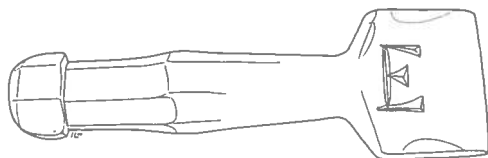


Sømmen merkes med tverrstreker. (Foto: Johan Kloster. IFF.)

The seam is cross marked.

Sømglatter (røbber).

Rubber.



forbindelse med rundsømmen på «Wasa»s seil. Ved rundsøm danner det seg etter sammensyningen forhøyninger eller egger som må strykes ned for at sømmen skal bli flat. En brukt sømglatter vil derfor ha slitemerker etter slike egger.⁶³

De norske sømglatterne har påfallende lite merker etter slitasje. De kan følgelig ikke ha vært mye brukt, og det er sannsynlig at de som eksisterer, har vært anskaffet av norske sjømenn som har fart med engelske skuter, eller arbeidet på engelske verksteder, og har tatt redskapet med seg hjem uten å få bruk for det igjen. Svensson mener at rundsømmen gikk ut av bruk fordi den var senere å sy enn flatsømmen, til tross for at den var sterkere.⁶⁴ William Larsen mener at rundsøm var raskere å sy, så her er det plass for diskusjon.

Selve ordet sømglatter er antagelig sekundært. Det brukes bare av folk som ikke selv har førstehånds kjennskap til bruken av den. Sjøfolk og seilmakere som kjenner redskapet, kaller det en *røbber*, og arbeidsprosessen heter å *røbbe*, noe som ytterligere bekrefter sammenhengen mellom sømglatteren og det engelske seilmakeri. På engelsk heter det tilsvarende *a rubber* og *to rub*. En informant hadde hørt redskapet bli kalt en *råber*.⁶⁵ Det dreier seg utvilsomt om en virkelig fornorskning av den engelske betegnelsen, da ordet til og med hadde fått tostavelsetone.

Seilbenken/krakken

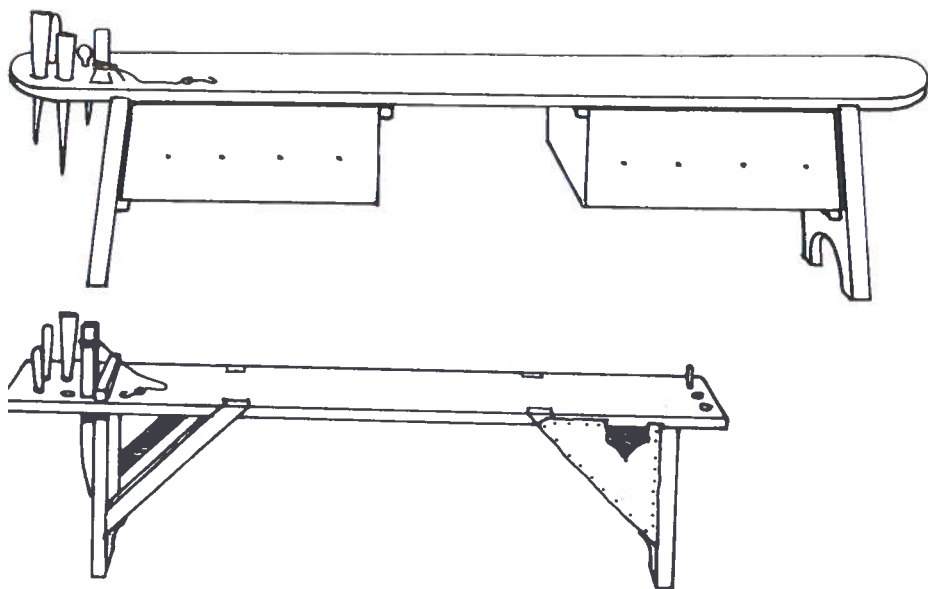
Seilmakeren utfører en stor del av sine arbeidsoperasjoner sittende på en benk som etter hvert har fått en utforming som er tilpasset hans behov. Lengde og høyde varierer med den personen som skal bruke benken, og den øvrige utformingen er også gjerne tilpasset individuelle preferanser. Som regel er benken mellom 130—170 cm lang, og snekret nokså røfft sammen av en passende tresort. Furu er det vanligste. På høyre side er benken gjennomboret med hull i forskjellige diametre som fungerer som avstillingsplass for de redskapene seilmakeren må ha for hånden under arbeidet med søm og liking. Slik avstillingsplass er det av og til også på venstre side av benken.

Benken er ellers forsynt med skuffer eller rom for oppbevaring av seilgarn, bivoks, ekstra nåler og andre redskaper som ikke er i bruk. Enkelte seilbenker har en påspikret seildukspose til dette formålet. På benken må det også være et sted der seilkroken kan festes. Som regel er det en stolpe, men seilkrokens stjert, eller line, kan også være festet gjennom et hull i benken.

De fleste seilmakere i dag sier seilbenk, eller bare benk, men det er også noen som sier krakk. Peter Pfab har drøftet dette nokså inngående i sin avhandling fordi Norge skiller seg ut fra andre land der *benk*, eller det enkelte lands språklige variant av ordet er enerådende. Både i Sverige og Danmark heter det benk, på tysk *Bank*, og på engelsk *bench*.⁶⁶ Mitt eget feltarbeidsmateriale levner ikke tvil om at ordet benk i dag har fortrent krakk, slik at de fleste vil si seilbenk eller bare benk.

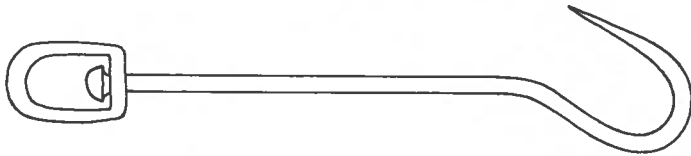
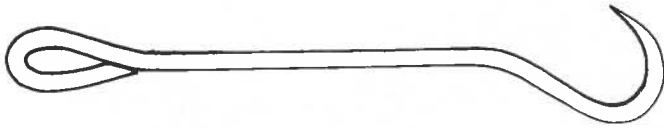
Seilkroken

Den seilkroken som er vanlig i dag, er fabrikkfremstilt av stål med messing-svivel. Den har avløst de tidligere hjemmesmidde seilkrokene med øye og krok i



Seilkrakk (seilbenk). Øverst med skrådde ben, vanlig til sjøs. Nederst med rette ben, vanligst på seiloft i land.

Sailmaker's bench. Above with slanting legs, common at sea. Bottom: With straight legs, common in sail lofts ashore.



Seilkroker. Øverst hjemmesmidd, nederst fabrikklaget.

Sail hooks. Home-made (above), factory-made (below).

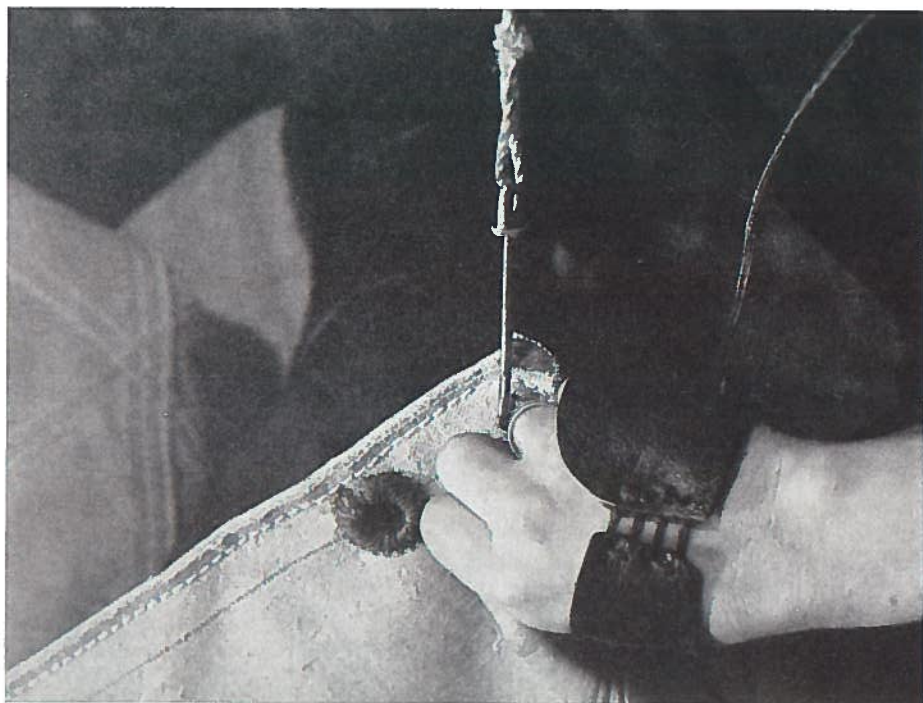
ett stykke. Agnes Dæhli som selv har arbeidet mye med seilsøm for sin far, forteller at faren hadde lite til overs for de fabrikkfremstilte seilkrokene, og sørget for at hun fikk en hjemmesmidd da hun begynte å sy for ham. Når øyet er fast, holder kroken seg lettere i ønsket stilling. Seilkroken skal hjelpe til med å holde arbeidet stramt under natsøm og liking. Den hukes i seilduken og må holdes spiss ved stadig filing.

Seilkroken er spleiset inn i en stjert som enten festes i seilkrakkens sete, eller gjøres fast med halvstikk til en stolpe på seilkrakken.

Seilhansken

Det er seilhansken som frem for noe står som symbolet på seilmakerens virksomhet. Den dag i dag foretrekker norske seilmakere å lage sine egne seilhansker, og her er det generasjoners eksperimenter og praktiske erfaringer som ligger bak utformingen, slik at enhver seilmaker er overbevist om at den seilhansken han selv har, er den beste.

Det er to hovedtyper av seilhansker som er i bruk i Norge. Den ene er smal og kan betegnes som den *anglo-amerikanske* typen, da den særlig har sitt bruksområde i Amerika og England, som også står bak fremstillingen av den. Den andre kan betegnes som den *kontinentale* typen. Den er bred og har vært nyttet



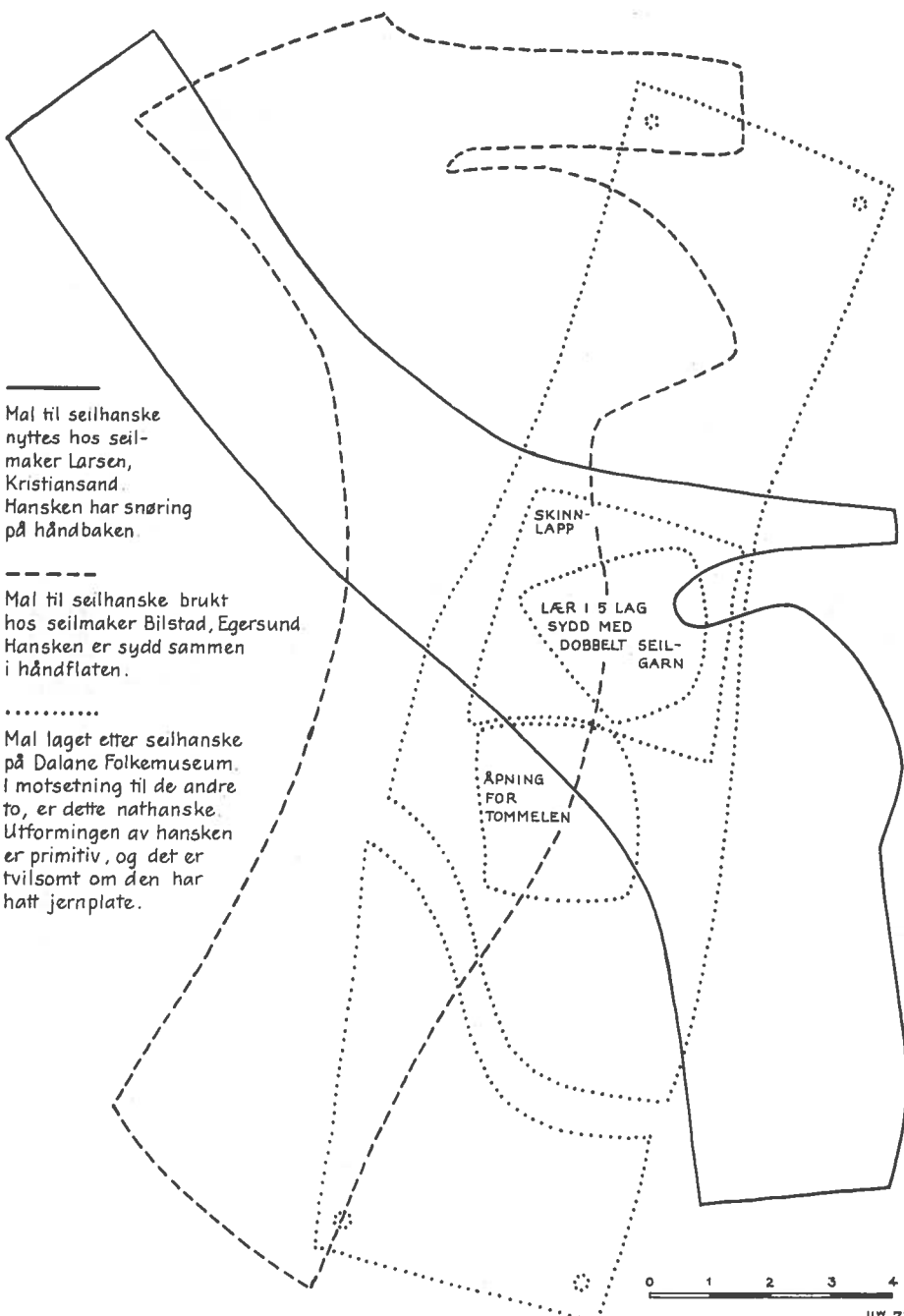
Seilhanske og seilkrok i bruk.

Palm and sail hook in use.

i baltisk, tysk og hollandsk område. Til tross for den påviselig store påvirkning fra England og Amerika innen seilmakerhåndverket i de siste 80—100 år, har seilmakere i Norge bare i liten grad sluppet den anglo-amerikanske hansken inn på verkstedene sine. Den forekommer der, men det kan gjerne forklares med at denne hansken er fabrikkfremstilt og kan kjøpes i en skipshandel. Den er altså lett tilgjengelig og blir for det meste nyttet av amatører og sjøfolk som syr seilduk.

Den anglo-amerikanske seilhansken finnes i to utgaver. Det er én for natsøm og én for liking. Hovedforskjellen mellom dem er en forhøyning i læret som skal beskytte tommelen ved liking. Den finnes bare på likhansken.

I prinsippet skiller disse seilhanskene seg ikke fra hverandre. De har samme funksjon idet de skal gi hånden styrke og kraft nok til å skyve seil- og liknål gjennom flere lag tykk seilduk. Seilhansken er i begge tilfeller en ring av lær med en jernplate som nålen ligger an mot når den skyves inn.



Mal til seilhanske
nyttes hos seil-
maker Larsen,
Kristiansand.
Hansken har snøring
på håndbaken.

Mal til seilhanske brukt
hos seilmaker Bilstad, Egersund.
Hansken er sydd sammen
i håndflaten.

.....
Mal laget etter seilhanske
på Dalane Folkemuseum.
I motsetning til de andre
to, er dette nathanske.
Utformingen av hansken
er primitiv, og det er
tvilsomt om den har
hatt jernplate.

SKINN-
LAPP

LÆR I 5 LAG
SYDD MED
DOBBELT SEIL-
GARN

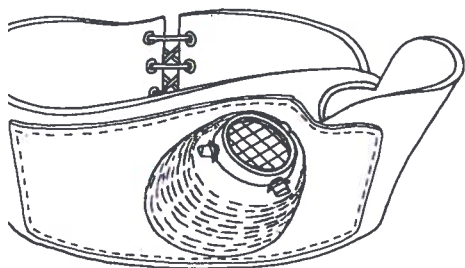
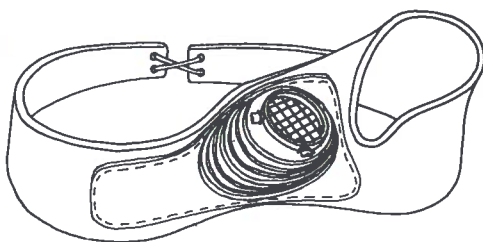
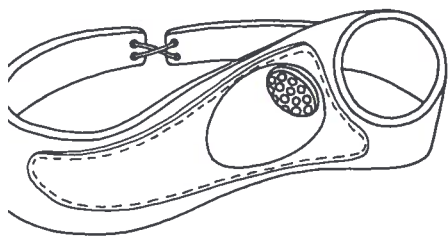
ÅPNING
FOR
TOMMELEN

0 1 2 3 4 CM

ILL-73

Maler til seilhansker. Norske seilmakere har vanligvis laget sine seilhansker selv.

Moulds for palms. Norwegian sailmakers have customarily made their own palms.



Seilhansker. Øverst seil- og likhanske av anglo-amerikansk type. Nederst norsk hanske for natsøm og liking av kontinental type.

Sailmakers' palms. Above seaming- and roping palms of Anglo-american type. Under: Palm of continental type for seaming and roping.

Fra 1869 ble seilhansker fabrikkfremstilt for salg, og Brewington mener at seilmakerne fra da av kunne slutte å lage seilhanskene sine selv.⁶⁷ Norske seilmakere har imidlertid hatt vanskelig for å godta den smale typen. De har fortsatt å tilvirke sine egne hansker helt opp til i dag.

Seilmakerne lager seilhansken av lær som de skjærer til etter en mal eller modell av papir. Hansken kan ha skjøt inne i håndflaten, eller den kan være snørt med lær eller seilgarn på håndbaken. I det siste tilfellet kan den justeres slik at den *kan* brukes av flere, men gjennomgående er seilhansken personlig eiendom, tilpasset og brukt av én seilmakers hånd.

Den viktigste delen på en seilhanske er en plate av jern. Den kalles plate, pute eller dyne. Det legges mye arbeid og omhu i å få riktig vinkel på denne platen som festes på en forhøyning av flere lag lær som er skåret i fasong. Nålen blir lagt an mot jernplaten idet den skyves inn i seilduken. For å beskytte håndflaten dersom nålen skulle ramme ved siden av, er det satt på en forsterkning av svineskinn eller horn. Denne forsterkningen kan omfatte hele seilhansken, men den er som regel begrenset til et stykke av håndflaten. Svineskinn er den vanligste forsterkningen i dag. Det settes på mens det er ferskt, og det blir meget hardt når det får tørke.⁶⁸

Jernplaten har lang levetid og kan overføres til nye seilhansker etter hvert som de gamle blir utslitte. Som regel har den rutemønster som hindrer at nålen glir.

Seilnåler, seilgarn og bivoks

Seilmakeren nytter nåler med tverrsnitt som en likesidet trekant. Det skilles mellom seilnåler og liknåler.⁶⁹ Seilnålene er de minste. De fineste numrene, opp til 18, er sjeldne, da symaskinen er blitt tatt i bruk på de tynneste seilduks-typene og flaggduken som tidligere ble sydd med hånd. Numrene 14—14½ er vanlige til natsøm.

Liknålene er de største og har de laveste numrene, fra 6 og oppover. På seilloft finnes det liknåler i et variert utvalg størrelser, da de har vært brukt til tauverk av forskjellige dimensjoner.

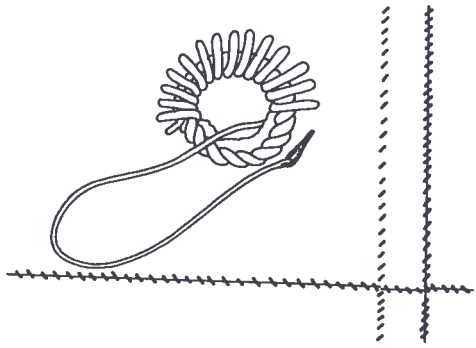
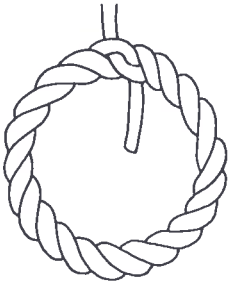
Seil- og liknåler har vært produsert industrielt fra første halvdel av forrige århundre, og seilmakerne har hatt mulighet til å velge mellom nåler fra et stort antall produsenter, hovedsaklig fra England. Viktigst var det å få nåler med polert øye som ikke skar garnet under syngen. Som regel har seilmakerne vært trofaste mot ett fabrikkmerke når de har funnet frem til det de mener er det beste, og det var høyst uvanlig å finne et fetthorn med nåler av hele 7 forskjellige merker i samlingene til Dalane Folkemuseum.⁷⁰

Seilnålene skal være så spisse som mulig, mens liknålene skal være butte, slik at de kan føres mellom kordellene i tauverket uten å skade fibrene. Seilnålene blir derfor filt, mens liknålene får spissen kappet av.

Ved natsøm brukes dobbelt seilgarn. Lengden på seilgarnet kalles en *nåls*. En nåls kan være temmelig lang, fordi venstre hånd slår sømmen flat ved å slå til seilgarnet og føre det mot venstre, samtidig som høyre hånd fører nålen opp og ut mot høyre. Strammingen foregår altså ikke med høyre hånd, men med venstre. Det kan ellers sees på bildet fra seilmaker Elgs verksted at seilgarnet beskriver en myk bue når stinget strammes til. (Se ill. s. 93.) For at seilgarnet skal gli lettere gjennom duken, blir det før syngen tar til ført gjennom et stykke bivoks eller gjennom en størknet blanding av tjære, nyretalg og bivoks som seilmakeren selv blander, smelter og støper.

Mønstring og videre forarbeiding av seil

Etter at alle seilduksbreddene er sydd sammen, blir seilet lagt til mønstring på golvet i verkstedet, eller på et annet egnet sted dersom verkstedet er for lite. Ved mønstringen blir seilets endelige form avmerket, og det blir markert hvor revseisinger, råbånd og forsterkninger skal plasseres. Mindre forandringer kan foretas på dette stadiet av arbeidet, men da er det viktig å ikke ha skåret for snaut dersom seilarealet skulle være i knappeste laget.



Lagt krans og sydd hull.

Grommet and hand worked eye.

Etter mønstringen kan seilet faldes og forsterkninger settes på. Deretter blir det sydd hull, og revseisinger settes i. Hull til råbånd og revseisinger ble tidligere sydd om en lagt krans. Nå brukes messingmaljer, og på alle seilmakerverksteder finnes det stanseutstyr for slike maljer.

Liking

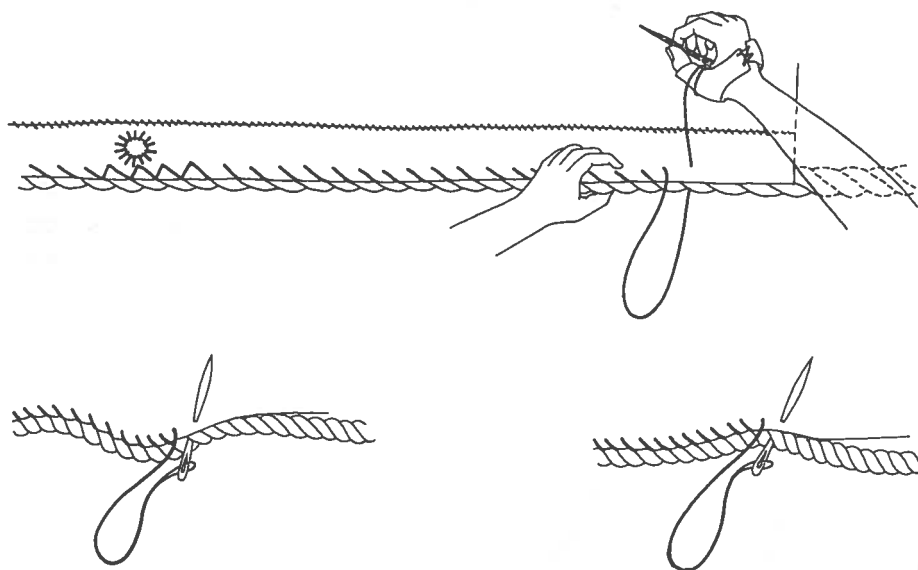
Når alle forsterkninger er på plass og alle hull sydd og eventuelle gordinger satt på seilet, skal det likes eller kantes med tau. Likingen er en meget viktig prosess som i stor grad er med på å lage formen på seilet ettersom liket settes stramt eller slakt på. Når liket er sydd slakt til seilet, vil det gi et flatt seil, selv når seilduken er blitt tøyd og strukket gjennom bruk. Skal det være bus i seilet, det vil si at seilet har mer eller mindre posete form, må seilet sys slakt til liket. Det er også fare for at liktauet vrir seg under arbeidsprosessen. Det blir derfor snorslått, slik at det er en krittstrek på det som viser hvor stingene skal settes. At seilene blåste ut av likene, var til liten heder for seilmakeren, men det var noe som forekom, også uten at noen håndverker kunne bebreides for det dersom været var riktig overhendig, men det var i alle fall viktig å søke å hindre dette ved å legge omhu i likingen.

På slutten av forrige århundre ble det etter hvert vanlig å gå over til stående og løpende rigg av wire til større seilfartøyer, og det ble også vanlig å nytte wirelik på seilene. Disse ble merlet til wireliket. Spleisearbeidet ble også noe endret. Det førte med seg en del forandring i redskapsbeholdningen på seiloftene, og mange av de nye redskapene var fabrikkfremstilte. Sikkert er det



Liking.

Roping.



Likingen er med på å gi seilet form. Nederst til venstre er liket sydd slakt til seilet som da blir flatt. Til høyre er liket sydd stramt på slik at seilet får bus.

By roping the sail can be formed. Bottom left: The boltrope is sewn slackly to the sail which will then be given a flat form. Right: The boltrope is sewn tightly to the sail making it full.

at denne omleggingen var en av de mange forandringer seilmakere og sjøfolk måtte venne seg til i slutten av forrige århundre da det ble lagt mye arbeid i å rasjonalisere arbeidsprosessene på seilskutene i forsøk på å gjøre dem konkurransedyktige med dampskipene.

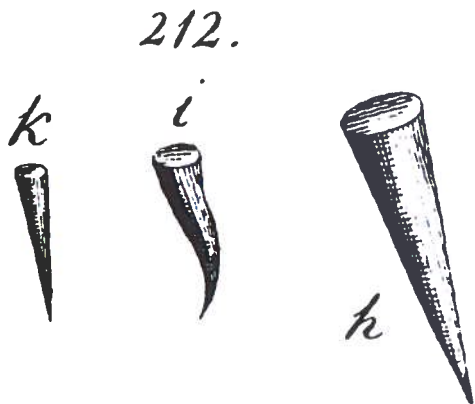
Liking med løst slått hampetau ble utført av seilmakeren mens han satt på seilkrakken. Arbeidet foregår fra venstre mot høyre. Seilduken holdes stram ved hjelp av seilkroken, ellers nyttes liknål og likhanske, for norske seilmakere vil det si at de bruker samme hanske som ved natsøm.

En forløper for likhansken finnes i syringen. Dette er en ring av horn, metall eller lær som ble tredd over tommelen for å beskytte den når seilgarnet ble strammet til. Da får nemlig seilgarnet to tårn rundt tommelen som blir utsatt for en stor påkjenning. Ingen seilmaker jeg har snakket med har brukt syring, men én visste hva det var uten å ha sett den i bruk.⁷¹

I forbindelse med likeningen ble det utført en del andre prosesser som spleising, legging av løyerter og kledning av liket der det var utsatt for skamfiling. Lær var gjerne nyttet til kledning. I forbindelse med disse prosessene nyttes en del redskaper som er karakteristiske for seilmakeren, men som også blir nyttet ved riggerarbeid. Dette gjelder alle spleiseredskapene, terser, klekylle og klubbe.

Spleiseredskapene

Når det gjelder de forskjellige spleiseredskapene, når det store uoverensstemmelser i terminologi både hos informanter og i litteraturen. Det dreier seg om en stor gruppe redskaper der utforming og bruksområde griper over i hver-



Rödings plansje som illustrerer betegnel-
sene ters, fid, spleishorn og merlpren.

*Rödings illustrations to the terms driving
fid, fid, splicing fid and pricker.*

andre. Disse redskapene brukes til spleising, forming av taukranser, forming av hull i seilduken, og til utviding av løyerter ved innsetting av kauser.

Uten å ta stilling til utvikling av redskapet, eller gi filologiske betraktninger over spredning av terminologien, skal jeg her bare gi noen oppslagsverkers betegnelser og definisjoner på redskapene, og til sist gi en oversikt over betegnelsene som informanter har brukt.

Röding nytter følgende betegnelser på redskapene i sitt store, maritime oppslagsverk:

Ters (av tre).

Fid (av tre).

Splisshorn (av jern).

Marlpfriem (av jern).

På norsk heter redskapene det samme, nemlig ters, fid, spleishorn og merlpren. Röding viser tre figurer som ikke er gitt særskilte betegnelser, men som skal illustrere alle redskapstypene, slik at det er rimelig å regne med at det er materiale og størrelse, ikke formen, som er avgjørende for hva redskapene kalles.⁷²

I Norsk Riksmålsordbok finnes følgende forklaringer på redskapsbetegnelsene i denne gruppen:

Merlpren: Rund stålnål med langstrakt spiss og trehåndtak til å stikke mellom kordellene under spleising av tauverk.

Merlspiker: Merlpren av større og solidere type til bruk også ved grovere arbeider.

Pren: Syllignende redskap av ben, tre eller metall til å stikke huller med (i lær eller lignende).

Spleishorn: Stor jernpren brukt ved spleising av svære tau.

Ters: Rundt, svakt konisk trestykke brukt som arbeidsredskap særlig til å runde eller vide ut (strekke) et øye (på tau), en løyert eller lignende.

De betegnelser jeg har støtt på ved feltarbeid, har vært svært varierende, og det har ikke vært mulig å lage noe system og erklære at den ene eller andre betegnelsen er korrekt. Ganske sikkert er én grunn at hele håndverket har vært gjennom en lang oppløsnings- og endringsprosess, men det er et spørsmål om ikke terminologien har vært vekslende også da håndverket var mer stabilt, ved at utøverne flyttet omkring, seilte til sjøs og arbeidet på forskjellige verksteder i land.



Frank Larsen legger kordelstropp for gording. Nederst til høyre: kaus av pokkenholt bendslet inn i stroppen. (Foto: Arne Emil Christensen, IFF.)

The sailmaker Frank Larsen laying the strands for a buntline. Below, right: Thimble of lignum vitae bent into the buntline.

Ved intervjuer har informantene brukt følgende betegnelser: Ters (løyertrem), Pren (prem, fidd, fedd), Merlpren (merlpren) og Merlspiker. Med unntagelse av spleishorn, som jeg ikke har hørt noen bruke, er alle ordene i Norsk Riksmålsordbok i bruk, og det er en tendens til å fordele betegnelse på redskaper slik som i oversikten som følger:

Ters

Ca. 40—100 cm. Nyttet særlig til å strekke øyespleiser og løyerter slik at en kaus kan terses inn, dvs. bankes inn med klubbe i det øyeblikk tersen fjernes. Som regel av pokkenholt eller eik.

Pren/fidd

Ca. 15—50 cm. Som regel av hardt tre, pokkenholt, mahogny, eik eller lign. Lages også i stål, kalles da gjerne merlspiker, men er sannsynligvis det Norsk Riksmålsordbok omtaler som spleishorn. Nyttet til spleising av tauverk av ulike dimensjoner etter størrelsen, og til forming av hull og lagte kranser.

Merlpren

Ca. 12—25 cm. Av stål med trehåndtak. Nyttet som pren/fidd, og ved spleising av wire.



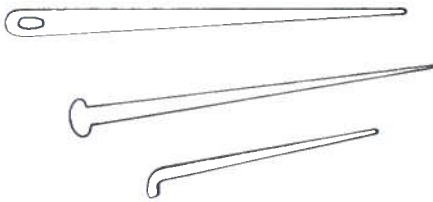
Ters.
Driving fid.



Pren/fidd.
Fid.



Merlpren.
Pricker.



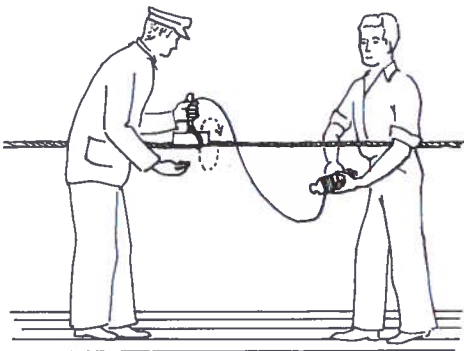
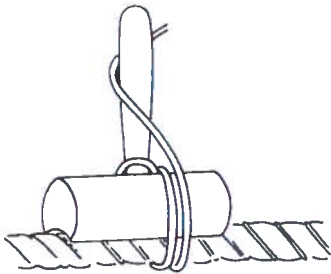
Merlspiker.

Marlin spikes.

Merlspiker

Ca. 25—40 cm. Bare av jern eller stål. Med og uten gjennomgående hull. Merlspiker med hull har hovedsaklig vært nyttet til skipsbruk. Ved arbeider til værns i riggen var det en alvorlig forseelse å miste redskap ned på dekk, så merlspikeren måtte kunne festes i beltet, om halsen, eller rundt håndleddet.

Alle disse redskapene finnes i en mengde varianter, hjemmelagete og fabrikkfremstilte. Lokale dreiere og smeder har stått som leverandører før fabrikkproduktene, særlig fra amerikanske og engelske produsenter, ble dominerende.



Klekylle. Nederst kledning av tauverk.

Serving mallet. Below: Serving a rope.

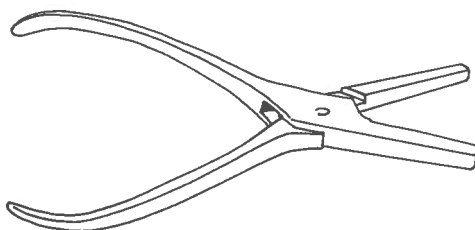
Klekylle

Klekylle nyttes ved kledning av tauverk og wire for å beskytte det mot skamfiling og fuktighet. Den har form som en klubbe med langt, smalt hode, og er forsynt med et halvmåneformet spor som omslutter en del av tauverket under kledningsprosessen. I likhet med spleiseredskapene er den fremstilt i alle nyanseer av forseggjorthet, fra det mest hjemmesnekrete til profesjonell utførelse i et dreierverksted. Størrelsen varierer fra ca. 15 til ca. 35 cm som største mål. Materialet er som regel hardt tre, mahogny er ganske vanlig, men en rekke tresorter nyttes. Dette redskapet hører like mye hjemme blant riggerens som seilmakerens utrustning.

Ved kledning er det nødvendig med en hjelpemann til å «ta rundt», men hjelpemannen kan spares dersom det nyttes kylle med snelle. Da kan en mann greie det alene. «Når du kler skal du stå så du kan slå deg i bakenden med høyrehanda,» forklarte Thomassen om bruken av dette redskapet. Klekylle er ofte brukt som klubber, og hodene kan ofte være ganske opptrevet eller fulle av hakk som viser denne bruken.

Tang.

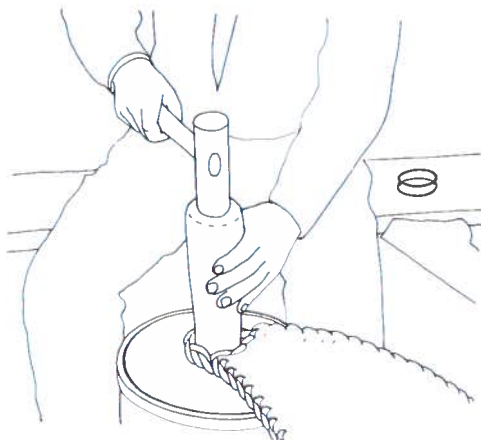
Tong.



Hjelperedskaper

Tang

Tangen er blant de redskaper som står seilmakerens hjerte nær, om han har røtter i det gamle håndverk. Som regel har seilmakeren en tang som er arvet fra tidligere generasjoner seilmakere, og det er gjerne knyttet tradisjoner til den som går ut på at det har vært en enestående dyktig smed som laget den, og at det ikke finnes smed som kan smi tilsvarende i dag. Det samme gjelder for øvrig også jernplaten i seilhansken som kan føres over fra hanske til hanske før den blir utslitt. Seilmakerens tang er en vanlig flattang. Den brukes blant annet til å trekke ut kordeller med ved spleising, og til å trekke nålen ut med dersom den skal gjennom ekstra tykt materiale.



Tøying av løyert med ters.

Stretching a cringle with a driving fid.

Moskylle/moskjølle

Moskylla er en treklubbe som brukes til å banke tauverk med. Selve ordet ligger langt tilbake i erindringen hos eldre seilmakere, og er på det nærmeste helt ute av bruk, selv hos de eldste. Vanligvis kalles den klubbe, og den er i dag gjennomgående erstattet av en hammer med hode av plast. Jern måtte ikke brukes, for det «dauslo» tauet. Klubba, eller moskylla, ble også nyttet til å drive en pren gjennom svært tauverk, eller merlspiker gjennom wire. I siste tilfelle hadde kylla jernføring, eller det kunne brukes vanlig hammer. Valbjørk er vanlig materiale til moskyller eller klubber.

Redskapspose/ditty-bag

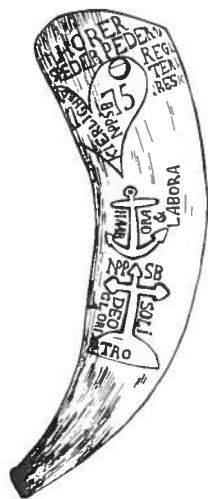
Redskapsposen var seilmakerens «utrykningskoffert» som han bragte redskapene med i ved arbeid ombord i fartøyene. Posen inneholder de vanligste og nødvendigste spleiseredskaper, seilnåler, seilhanske og som regel en del riggeredskaper. Klekylla er nærmest obligatorisk innhold.

Denne redskapsposen kalles som regel ditty-bag. Den hører ikke bare til seilmakerens utstyr, men var vanlig for en sjømann i seilskutetiden. Innholdet var da noe mer variert i overensstemmelse med sjømannens særinteresser. Selv om det mest elementære seilmakerutstyret som seilhanske, nåler og spleiseredskaper sjelden mangler, inneholder slike poser gjerne utstyr for garnbin-



Redskapspose/ditty-bag.

Ditty-bag.



Fetthorn for seilnåler.

Grease horn for sail needles.



ding, kanskje et sekkehåndtak som skal dekorerer, eller annet som avspeiler hobbyvirksomhet, eller frivaktsarbeider ombord.

Redskapsposene er ofte forseggjorte med sydde initialer og ekstra omhyggelig lagete hull og frynser. Snorsystemet er gjerne i fancy-work med tyrkerknopp til lukking. Selve posene bærer ofte preg av å være frivaktsarbeider i seg selv.

Fetthorn

For å hindre rust i å ødelegge seilnålene, ble de gjerne oppbevart neddyppet i talg i et horn. Hornet ble tillaget slik at det fikk hull til snorfeste og kunne festes i seilmakerens eller sjømannens belte, noe som særlig var aktuelt ved arbeider oppe i riggen. Disse hornene er oftest ganske enkle, men det er sjelden de er helt uten utsmykning. Det kan dreie seg som en enkel takket bord, initialer og årstall, eller spissen på hornet kan være skåret til som en knapp.

De fleste seilmakerredskaper er nøkterne, uten noen utsmykning. Sømglatteren (røbberen) kan være ornert, likeledes fetthornet og redskapsposen, slik at disse tre danner en gruppe for seg som også kan studeres som frivaktsarbeider.

Tilvirkning og distribusjon av redskapene

Karakteristisk for samtlige av seilmakerens redskaper er at de er enkle å tilvirke, og at materialene til dem er lett tilgjengelige. Bortsett fra nålene har seilmakerredskapene ved midten av forrige århundre vært preget av å være produsert lokalt av seilmakeren selv, en smed og en dreier. Utover i århundret ble fabrikkproduserte redskaper vanlige, men det var alminnelig at seilmakeren tilpasset redskapene sin oppfatning av hvordan de burde være. Kritikkk mot de uteproduserte gjenstandene er stadig å høre, og særlig fiddene blir kappet av og flatet til i den spisse enden. Seilhanskene er aldri gode nok for profesjonisten, og blir fortsatt tilvirket av seilmakeren, og tengene kan ikke måle seg med de som er hjemmesmidde. Det siste gjelder også for merlspikerne. Underlig er det ikke, for seilmakerne fikk et eget forhold til redskapene som de satt og arbeidet med. De merket seg redskapstyper som de syntes lå ekstra godt i hånden, senere ble det en vane å bruke dem, slik at andre typer kjentes fremmede.



Kaus hives inn i løyert.

Heaving a thimble into a cringle.

Mens det på seilloftene finnes overvekt av individuelt tilpassete redskaper, er de fabrikkfremstilte dominerende i sjømannens redskapspose. Der er det også en del av de smale seilhanskene. Men det er viktig å merke seg at de seilmakerredskaper som er gitt til museene rundt omkring, svært ofte stammer fra sjøfolk, og ikke sjelden fra skipperne.

Som en karakteristikk av seilmakerens redskaper og verksted kan følgende sies: Redskapene er alle sammen enkle å tilvirke for en nevenyttig mann, eventuelt i samarbeid med en lokal smed. De fabrikkfremstilte redskapene er rimelige i anskaffelse. Antallet redskaper er svært begrenset, selv om det øker med antall brukere på verkstedet. Selve verkstedet trenger ikke være stort. Selv om det er ønskelig med god plass, *kan* seilmakeren utrette mye også når dette kravet ikke er oppfylt, slik det har vært nødvendig å arbeide under trange forhold ombord.

SEILMAKEREN I KYSTSAMFUNNET

I kystmiljøet var seilmakeren en av mange yrkesgrupper. Han hadde sin bestemte plass i den stab av håndverkere som trengtes for å produsere et seilklart fartøy. Samtidig hadde han en plass i den sosiale rangordning som var mer markert før enn nå.

Her skal jeg forsøke å gi et bilde av seilmakeren som borger og håndverker, slik som han trådte frem omkring 1865. Det er meningen å gi et temmelig statisk bilde av forholdene, uten å ta hensyn til de faktiske omlegninger og endringer som fant sted på denne tiden, og presentere arbeidsstokken på seiloftet, med mester, svenner, læregutter og annen arbeidskraft som var knyttet til oppgaver i forbindelse med seilfremstilling. Materialer, redskaper, sosiale og økonomiske forhold er det også meningen å forsøke å gi et rekonstruert bilde av.

Årstallet 1865 er valgt fordi det da i en 15—20 års periode hadde vært gode forhold innen skipsfartsnæringen både ved liberaliseringen av næringslivet, økende samhandel nasjonene imellom, og nye, mykere lovregler som tillot lokalbefolkningen ute på bygdene å ta del i skipsfartsvirksomhet som tidligere hadde være forbeholdt byborgerne. To viktige lover var blitt vedtatt som fikk konsekvenser for seilmakerne. Den ene var Håndverksloven av 1839, den andre Handelsloven av 1842. Begge stadfestet prinsippene om næringsfrihet som var tatt opp i Grunnlovens § 101.

Fra håndverkshistorisk synspunkt er årstallet 1865 fordelaktig fordi det stadig var mye igjen av tradisjonene fra det gamle håndverket. De vanskeligheter av sosial og økonomisk art som andre håndverkergrupper fikk å stri med, ble trolig lite følbare for seilmakerne, fordi det var gode forhold innen skipsfartsnæringen som kunne motvirke Håndverkslovens oppløsende effekt.

Agderfylkene og sjøfartens etterblomstring

I perioden 1856-60 ble det i Norge bygget 948 fartøyer med en drektighet på tilsammen 54 259 kommerselester, eller ca. 108 500 tonn. Den gjennomsnittlige størrelsen på disse fartøyene var på omkring 110 tonn. For Agderfylkene var tallene i samme periode 215 fartøyer med en drektighet på nesten det dobbelte av landsgjennomsnittet: drøyt 100 kommerselester, eller ca. 200 tonn.¹

Det er i tiden fra 1850 og utover at selve eventyret inntreffer i norsk skipsfart, ved at alle kan ta del i det som skjer enten ved aktiv deltagelse eller ved pengeplassering i fartøyparter. Nasjonenes samhandel var i økning, tonnasjebehovet hadde vært stigende. I midten av århundret ble det enormt. Grunnene var flere, men Krimkrigen og opphevelsen av den britiske navigasjonsakten regnes blant de viktigste. Norske skip kunne kaste seg ut i fraktfart med hele kloden som virkefelt.

Lokalbefolkningen langs hele Norges kyst deltok aktivt i sjøbruksnæringene, men formen for sjøfart artet seg forskjellig på Vestlandet og Østlandet. Vestlandet var preget av fiskerinæringen, mens Østlandet var eksportområde for trelast. Disse to eksportartikler som har preget de to landsdelene, har en vesentlig markedsmessig ulikhet ved at den ene er konsumvare. Fisk er en relativt rimelig kost, og folk må ha noe å spise selv i dårlige tider. Trelast derimot er en kapitalvare som folk *kan* unnvære. Da innstiller de byggevirksomheten inntil tidene bedrer seg. Men dette vil prege de næringer som er knyttet til skipsfarten ved at forholdene omkring den blir mer ustabile. Det er derfor ikke urimelig at det relativt lave antall seilmakermestre vi finner gjennom de offisielle kilder på 1800-tallet skyldes at det var en del usikkerhetsfaktorer å ta hensyn til når det gjaldt stabilitet i kundekretsens behov for nye seil eller reparasjon av gamle.²

Mens tonnasjebehovet var stigende, var skipsfarten inne i en strukturell overgangperiode. I etablerte skipsfartskretser ble det klart at det ville skje en omlegging først til jern- og stålfartøyer og deretter til dampskip, men i en tid var det uklart om dampskipene faktisk ville bli seilskutene overlegne i oversjøisk transport. De første dampskipene ble hovedsaklig brukt til postfrakt

og til passasjertrafikk. Her ble de svært fordelaktige sammenlignet med seilskipene, fordi det var mulig å beregne deres ankomst- og avgangstider. Etter hvert som det ble klart at de begynte å bli seilskutene overlegne også ved andre typer transport, ble det også stilt helt nye krav til kapital- og kredittforhold for de som ønsket å legge om sin rederivirksomhet. Nå måtte skipsbyggeriene legges til steder der det var mulig å skaffe materialer og utstyr til jern- og stålskipsbygging ved permanente verfter. Treskipsbyggingen hadde foregått der det var skog til skipsbyggingsmaterialer, og en vik der skipet kunne reises på bedding. Disse kravene ble tilfredsstilt langs hele Oslofjord- og Skagerrakområdet.³

For det privilegerte borgerskap i byene var skipsfartsnæringen et ledd i den totale handelsvirksomhet. På bygdene ble sjøfarten holdt nede gjennom hele merkantilismens periode. Først utover på 1800-tallet begynte kystbefolkningens adgang til å delta i sjøfart og handel å bli utvidet. I første halvdel av forrige århundre blir det stadig søkt om utvidelse av retten til å drive skipsfart fra forskjellige deler av landets kystbefolkning.⁴ Handelsloven av 1842 har sannsynligvis virket som en katalysator for dannelsen av skipperrederier på bygdene. Disse fikk store utfoldelsesmuligheter da de forskjellige lands tidligere strenge navigasjonslover falt bort.

I verdenssammenheng var ekspansjonen i Norges skipsfartsvirksomhet sen. Norges storhetstid i seilskipsfarten kom faktisk da seilskipene var på full fart ut av bildet andre steder i verden. Totalt var seilskipenes andel av verdens tonnasje synkende gjennom 1860-årene, og i 1870 var det nesten ingen økning i antallet seilskip, men i Norge var forholdet ganske annerledes. På denne tiden flyttet Norge seg fra femteplassen til tredjeplassen blant sjøfartsnasjoner.⁵ Worm-Müller bemerker at seilskutenes storhetstid var ute omkring 1860, og at Norge lå etter utviklingen.⁶

Sjøfartens etterblomstring kaller Olof Hasslöf det, og han peker nettopp på opphevelsen av privilegievesenet som en viktig medvirkende årsak til den intense skipsbygging og sjøfart som fant sted på steder som tidligere var holdt nede gjennom merkantilismens næringstvang.⁷

Tvedestrand med omliggende distrikter hørte med blant de steder som opplevde denne etterblomstringen. Tvedestrand var et ladested med kjøpstadsrettigheter fra 1836, mens Tønsberg til sammenligning var kjøpstad med tradisjoner innen handel og skipsfart fra langt tilbake. Forskjellen mellom disse byene uttrykkes gjennom ulikheter i deres skipsfartsforhold.

Jeg har gått gjennom et utvalg fartøyer fra Tønsberg og Tvedestrand i Det Norske Veritas Klasseregister for 1865. Utvalget er *stokastisk*, det vil si valgt

ut slik at en del er representativ for helheten. Av 40 Tønsbergfartøyer i dette året er det tilsammen 17 fullriggere og barker, 6 skonnerter, samtlige mellom 40 og 55 lester, og jakt «Brødrene» på bare 4 lester. Resten av fartøyene er brigger.

Gjennomsnittsalderen på disse fartøyene er svært høy, 28 år. 14 av dem er bygget i Norge, vel halvparten ved Tønsberg og Sandefjord, resten på Sørlandet. De øvrige er bygget i utlandet. I to tilfeller er byggested ikke oppgitt. (Se kart over fordeling av byggestedene, s. 75.)

Det eldste av disse fartøyene er bark «Andreas & Caroline», bygget i Sandefjord i 1786. Den neste på listen er 14 år yngre. Ellers fordeler de seg slik:

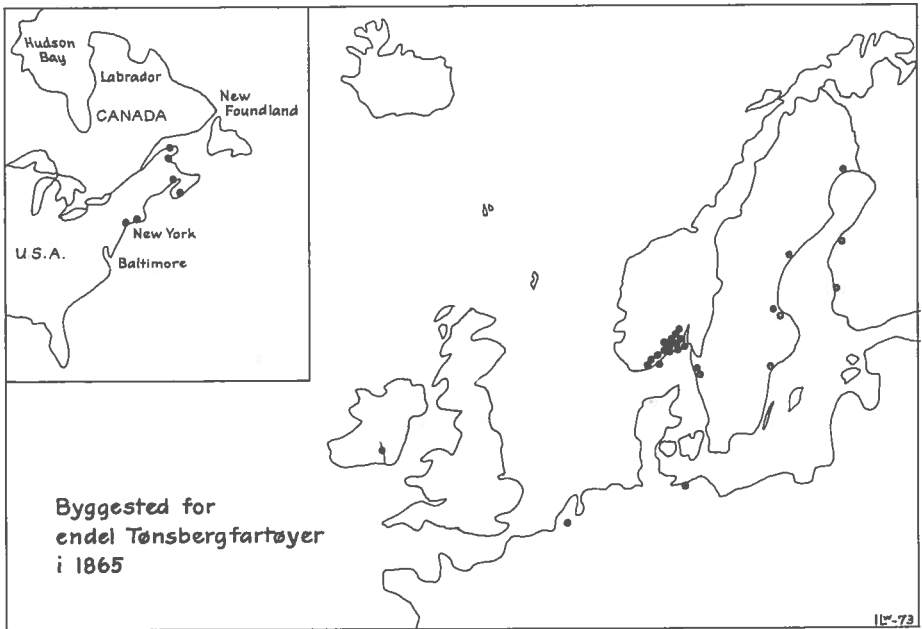
Bygget 1786-1830	10	fartøyer
» 1831-40	7	»
» 1841-50	9	»
» 1851-60	10	»
» 1861-65	1	»

For tre fartøyer er byggeår ikke oppgitt.

En tilsvarende gjennomgåelse av 20 Tvedestrandsfartøyer viser at disse utgjør en langt mer homogen masse enn Tønsbergfartøyene i 1865. De fleste fartøyene er brigger, i alt 16. Resten består av en skonnert, en slupp og to barker. *Samtlige* undersøkte Tvedestrandsfartøyer er bygget i omegnen. De har en gjennomsnittsalder på 11 år og er følgelig betydelig nyere enn Tønsbergs. Differansen er hele 17 år, og sier en del om Tønsbergs befestede stilling som skipsfartsby.

Det eldste av Tvedestrandsfartøyene var briggen «Anne Bergithe Marie», bygget i 1805. De nest eldste fartøyene opptrer i en pulje med byggeår 1837-38, og det er fristende å tolke dette som en direkte følge av kjøpstadrettighetene fra 1836. Den senere utvikling i Tvedestrandsfartøyer viser en veldig ekspansjon. I en kort periode frem til 1886 opplevde Tvedestrandsdistriktet en intens blomstringsperiode med deltagelse i skipsfart på alle hav.

En helt nødvendig forutsetning for den almenne økonomiske ekspansjon var partsrederiformen. Lokalbefolkningen langs kysten var selvforsynt med alt som skulle til for å reise et fartøy, fra bedding og materialer til arbeidskraft. Det var praktisk mulig å sjøsette et fartøy uten at det var lagt ut en øre i rede penger. Det var småsparernes tid. Små beløp kunne settes inn i fartøyene, som



Kartet viser fordelingen av byggesteder for fartøyer hjemmehørende i Tønsberg i 1865. I motsetning til Tønsberg var nesten alle Tvedestrandsfartøyer bygget i omegnen.

Map showing the distribution of building places for vessels belonging to Tønsberg in 1865. In contrast to Tønsberg almost all vessels belonging to Tvedestrand were built in the district.

kunne ha en mengde eiere. For sine bidrag, i kontanter, materialleveranser eller arbeidsinnsats, mottok bidragsyterne parter i skuta. Enhver partseier oppfattet seg selv som reder, noe som forklarer den uhyre mengde redere man kan finne i folketellingslistene fra de aktuelle kystdistrikter.⁸

Først ved opprigging av fartøyet var lokalsamfunnet ikke lenger selvforsynt. Til stående og løpende rigg trengtes tauverk av importerte råvarer, mest hamp, fra repslageren. Seilmakeren tilvirket seil av duk som så godt som utelukkende var produsert i utlandet.⁹ Behovet for kapital kommer her sterkere inn i bildet, fordi noen må kunne stille garantier for utestående beløp hos seilmakeren, eller seilmakeren må være så økonomisk veletablert at han kan gi kreditt. Seilarealet på et større fartøy kunne veksle sterkt, men en slags norm kan gis ved tallene 1500 m² for en brigg, og omkring det dobbelte, 3000 m² for en bark.¹⁰

En seilmakers tilbud til sine kunder i 1860-årene så slik ut:

Seilarbeide.

Med Tillæg af Liig, Seilgarn, Kauser, Skibmandsgarn og Merling . . 8 Skil. pr. Alen af 24 toms og 8½ Skil. af 30 toms Seildug for færdiggjorte Seil; med Undtagelse af Laaser til Skjøderne a 60 Skil. samt Takling og Indsyning af Rebseisninger a 2 Skil. pr. Stk.

Naar Garanti haves, leveres Seil til nye Skibe paa 6 Maaneders rentefri Credit, og mod 6 pCt Rente for overstigende Tid, indtil 1 Aar.

For dem, der hos mig erholde Seil til nye Fartøier, construeres, om saa ønskes, Rigtegning gratis, naar de fornødne Maal ere mig opgivne, eller mod Godtgjørelse af de derved afstedkomne Reiser.

Alt, som kan henføres under Seilsyning, leveres strax, og billigst mulig.¹¹

Skipsfarten i Tvedestrandsdistriktet

Det ble satset sterkt på skipsfartsnæringen blant kystbefolkningen i Aust-Agder i forrige århundre. I Amtmenneses femårsberetninger for 1876-80 er det skrevet en del om skipsbygging og skipsrederi i denne perioden. Disse næringene står nå under egen overskrift. Tidligere er de bare kommet med under overskriften «Binæringer». Fogden i Nedenes melder her at til tross for en nedgang innen skipsfartsvirksomheten, må den stadig regnes «blant Distriktets fornæmste, hvoraf Velstanden i høi Grad er afhængig, indtil nye Næringsgrene maatte aabnes. . .»¹² Videre melder han om en betydelig nedgang i skipsbygningsvirksomheten i forhold til femårsperioden før. Dette er nok blitt kompensert ved større innslag av annenhåndstonnasje innkjøpt fra utlandet, for en annen kilde angir at antallet fartøyer i Tvedestrand og omegn i tiden fra 1865 til 1885 gikk opp fra 83 til 141. Drektigheten ble nesten fordoblet i samme tidsrom.¹³

For å vende tilbake til Amtmannsberetningene, så fortsetter fogden i Nedenes med å spesifisere de gjennomsnittlige utgiftsposter pr. tonn for de fartøyene som var bygget i femårsperioden.

Trematerialer, pr. tonn	kr. 46,—
Arbeidslønn, mesterlønn og verftspenger	» 49,—
Jern-, metall- og smedarbeide, drev, bek tjære, harpiks m. m.	» 20,—
	<hr/>
	kr. 115,—



Atskillige norske seilskip ble bygget på steder som dette uten permanente bygninger av noe slag. (Xylografi etter Gude: «Fra Kristianiafjorden», i Nasjonalgalleriet, Oslo.)

Many Norwegian sailing vessels were built in places like this without any permanent buildings.

Disse omkostningene omfatter bygging av skroget. Deretter følger utgifts-oversikt for rigging og utrustning:

Overført	kr. 115,—
Stående og løpende rigg, fortøyningsgods	» 13,—
Ankere og kjettinger	» 11,—
Seil og seilsyng	» 13,—
Smed- og blokkmakerarbeider, støpegods, arbeidslønn for rigging og innredning, inventar til kahytt og bysse, kompasser, flagg, kikkerter, malerlønn, vannfat, jernbeholdere til vann, båter m. m.	» 28,—
	<hr/>
I alt pr. tonn	kr. 180,—

Etter disse beregningene skulle bygging og rigging av 162 fartøyer i femårsperioden ha kostet ialt 13 647 960,— kroner totalt.¹⁴

Skroget representerer den største utgiften etter denne beregningen. Men utgiftene ved bygging av skroget kunne reduseres når det gjaldt kontant utbetaling ved at f. eks. trematerialene kunne stilles til disposisjon mot part i fartøyet.¹⁵

Seilmakerne har vært partsredere, men det er ikke klart i hvilken grad de har tatt part i skuta som betaling. Thomassen hevdet bestemt at hans bestefar alltid fikk betaling i kontanter for sitt arbeid, og seilmakeren hadde jo selv en del utgifter å utrede dersom det var han som skaffet seilduk og tauverk. Det ser imidlertid ut til å ha vært nesten en regel at seilmakerne har vært eiere av skuteparter. Bilstad i Egersund, som for øvrig faller utenom det geografiske området for denne undersøkelsen, var korresponderende reder. En stor del av dette rederarkivet befinner seg på Dalane Folkemuseum, og vil kunne gi mye interessant materiale når det blir utredet. For øvrig var Høeg i Drammen reder, likeledes Brønlund i Porsgrunn. Det var en fordel for alle parter at seilmakeren var med blant rederne. Ved hans direkte økonomiske interesser i skuta, hadde de andre partseierne en garanti for at seilmakeren ville levere solid arbeid, og seilmakeren kunne med god grunn regne med at han ville få de oppdrag som ble aktuelle når fartøyet skulle ha nye seil, eller gamle skulle repareres.

Et eksempel fra en uthavn

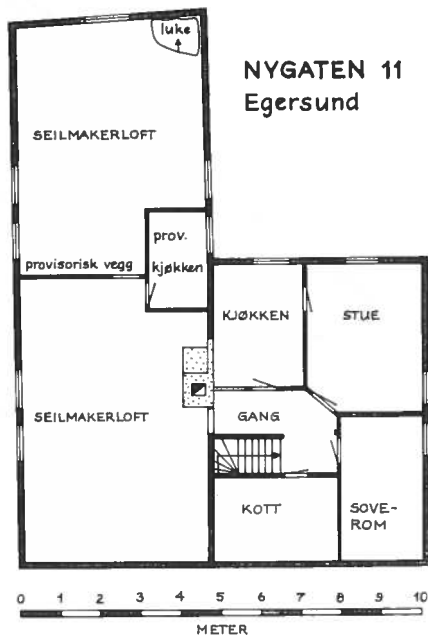
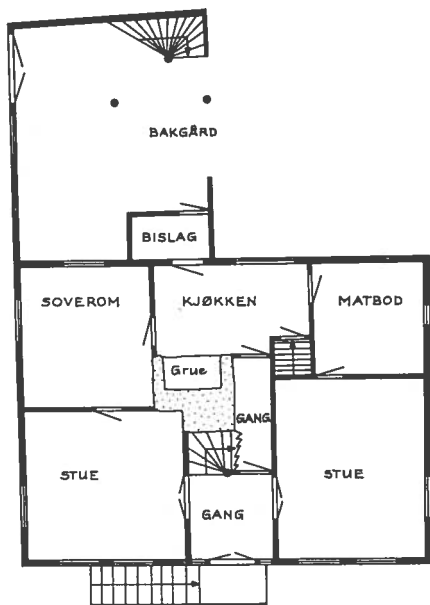
Dypvåg, som nå er innlemmet i Tvedestrand kommune, var tidligere et av mange steder med sterke skipsfartsinteresser og utstrakt partsrederivirksomhet. Til Dypvåg hører Lyngør og Klåholmen, begge uthavner med livlig skipstrafikk i seilskutetiden, og Borøya som var klareringshavn for fartøyer som ikke kunne komme inn til Tvedestrand når Oksefjorden var islagt om vinteren. Dypvåg er en typisk representant for forholdene i Aust-Agders kyststrøk slik de var i seilskutetiden, og slik de er i dag når vi ser bort fra vekstsentra.

Da høykonjunkturen i seilskipsfarten var slutt, mistet stedet praktisk talt hele sitt næringsgrunnlag. I dag er Dypvåg et fraflyttingsområde som Distriktenes Utbyggingsfond arbeider med for å skaffe nye muligheter for sysselsetting. Den bråstopp som fant sted i Agderfylkenes næringsliv blir klart illustrert ved sammenligning av befolkningsveksten der med veksten i landet for øvrig. (Se diagram s. 80.)

Et eksempel på hvor fast befolkningen var knyttet til skipsfartsnæringen, gir folketellingen av 1865. Vestre Sandøya utgjør omtrent halvparten av den tid-

Seilmaker Bilstads hus i Nygaten 11, Egersund. Seilloftet er i annen etasje. (Foto: Brit Berggreen 1972. Tegning i Egersund byplankontor.)

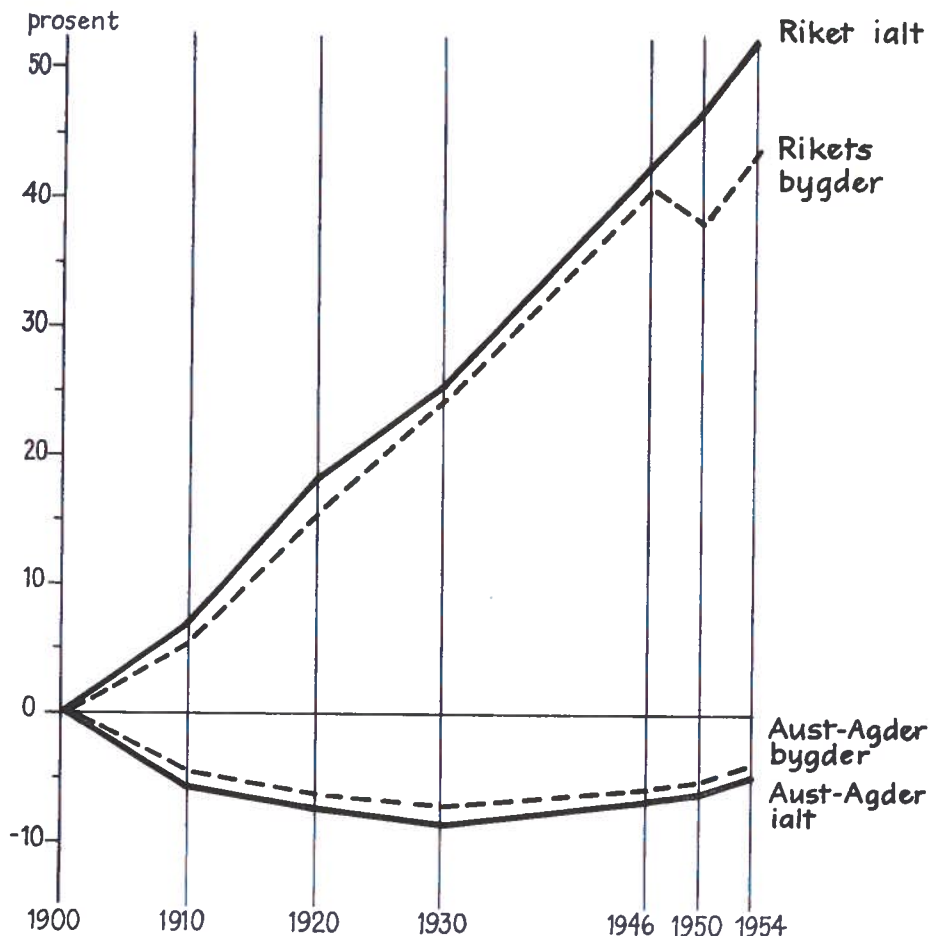
Sailmaker Bilstad's house in Nygaten 11, Egersund. The sail loft is on the first floor.



ligere skolekretsen Sandøya i Dypvåg. Uthavnen Klåholmen ligger på Vestre Sandøya, og danner en tett klyngebebyggelse, mens husene ellers er jevnt fordelt med noen jordlapper til poteter, frukttrær og bærbusker.

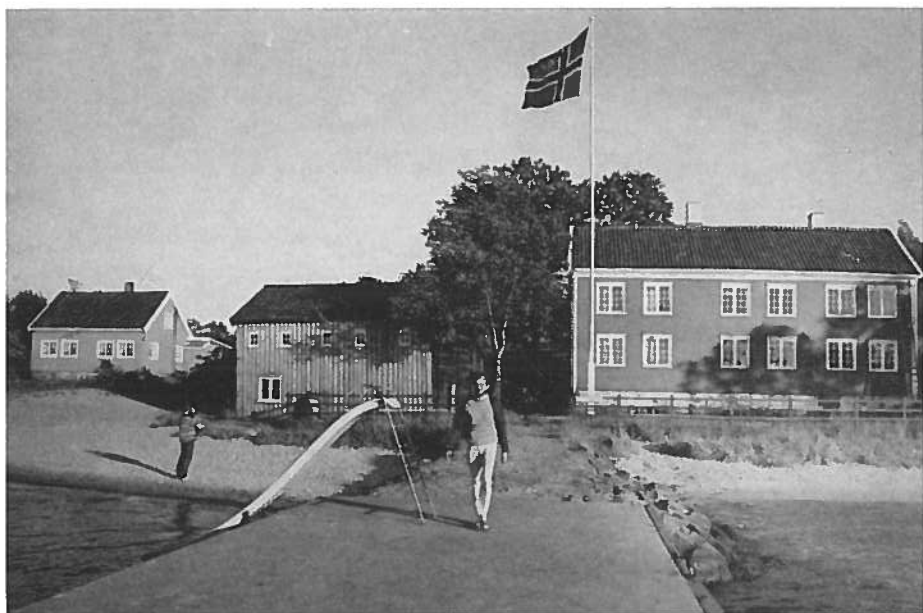
Vestre Sandøya hadde i 1865 43 husholdninger og en befolkning på omkring 230 personer. Av disse var 14 oppført som redere. Det vil si at det for hver 3. husholdning var en reder, eller at det var en reder for hver 16. innbygger.

Nesten alle husholdningene hadde skipsfarten som næringsgrunnlag. Unntatt var bare folk som hadde nådd så høy alder at de hadde sluttet på sjøen og



Befolkningsveksten i Norge og Aust-Agder, 1900—1954. (Fra Aust-Agder. En statistisk-økonomisk analyse, 1956.)

The growth of the population in Norway and Aust-Agder 1900—1954.



Mærdøggård. Seilmakerverkstedet var i boden. (Foto: Arthur Sand, IFF.)

Mærdøggård. The sailmaker's workshop was in the storehouse.

funnet seg retrettmuligheter på land. Gjennomsnittsalderen for alle disse er over den grense som vanligvis ble satt for sjøfolk. Det gjelder stedets 5 fiskere som alle, unntatt en, var over 55 år. Ellers gjelder det for en skomaker, en los, en tømmermann, postbudet og et par gårdbrukere. Hverken Sandøya eller Lyngør hadde seilmakere blant sine innbyggere etter folketellingen 1865. Det hadde heller ikke Tjøme, som var et av Østlandets største seilskuteområder. Det har ganske sikkert vært sydd seil der, men altså ikke av noen som har følt seg som seilmaker i en slik grad at han har oppgitt det blant yrkesangivelsene. Det kan se ut som om seilmakerhåndverket fortsatt hører byene til som spesialisert næring.

Fra mer tilfeldige kilder er det heller ikke mulig å få opplysninger om fastboende seilmakere i uthavnene. Seilmakerverksteder er kjent, nemlig det som er i boden på Mærdøggård ved Arendal, og det som har vært i Carl Knudsen-gården i Lillesand. Eierne var skipperne og redere, og det er helt rimeleg at disse hadde verksteder der de kunne reparere seilene til sine egne fartøyer mens disse lå i opplag om vinteren.

Håndverkslovgivningen og seilmakerne

Seilmakerne i Norge har ikke hatt laug, og på de fleste steder har det nok ikke vært nødvendig fordi antallet var svært begrenset. Bergen har dannet et unntak, og det er i Bergen seilmakerne føler behov for å regulere konkurransen seg imellom med laug på 1800-tallet.

Det var kommet en bestemmelse om frimestre i et kongelig reskript av 23. mai 1800. I følge dette kunne bevilling meddeles «duelige og skikkelige Svende, især dem, der ere gifte og have Børn; dog ei forinden de have tjent i det mindste 4 Aar som Svende».¹⁶

I 1815 ble det i Stortinget nedsatt et utvalg som skulle ta stilling til et lovforslag som var satt frem om laugsartikler for seil- og kompassmakerlaug i Bergen. Tidspunktet var, for å si det mildt, ikke særlig heldig valgt. Næringsfriheten var i prinsippet slått fast i Grunnloven, og laugsvesenet var helt i strid med de nye liberalistiske idéer. Utvalgets erklæring gir et godt inntrykk av den offisielle oppfatning av laugene. Den anklager håndverkermestrene fordi deres svenner og læregutter ikke lærer noe annet enn «det mekaniske, uden at have faaet mindste Begreb om, eller Anviisning til, de theoretiske Kundskaber, uden hvilke Haandværkeren aldrig bliver mere end blot Arbeidsmand». Laugene anklages fordi de bare har lagt hindringer i veien for «Enhver der ikke laugsmessigen er oplært, om han endog var nok saa duelig, til at arbeide for Andre, eller oplære og danne duelige Subjecter til Haandværkere». Videre viser utvalget til at regjeringen har forsøkt å bøte på dette forholdet ved å utdele bevillinger til frimestre, men at dette ikke kan praktiseres i fremtiden, for det vil stride mot en kommende lov som skal gå mot utdeling av dispensasjoner. Utvalget ser ingen grunn til at dette nye laugene skulle kunne bli noe bedre enn andre laug, og sier like ut at de «sigte fornemmelig til at skaffe Enkelte Eneræt til Seil- og Compasmager-Arbeiders Forfærdigelse».¹⁷

Den nye loven som ble omtalt, var trolig Håndverksloven av 1839. To år senere kom «Placat, angaaende hvori Mesterprøve og Svendeprøve i de forskjellige Haandværk i Riget for Fremtiden skal bestaae», datert 8. mai 1841. I plakaten om mesterprøve blir seilmakere og kompassmakere behandlet som to adskilte håndverkergrupper, mens de som laughåndverkere bare er én gruppe som fremstiller seil, flagg, timeglass og kompasser. Det vil sikkert bli vanskelig å få rede på hvordan disse lovene har virket inn på seilmakernes forhold.

Håndverkernes stilling ble svekket i tiden etter at Håndverksloven av 1839 begynte å virke. En av bestemmelsene i loven var at alle laug skulle oppløses når den siste mester fra 1839 var død, og at det ikke skulle opprettes nye

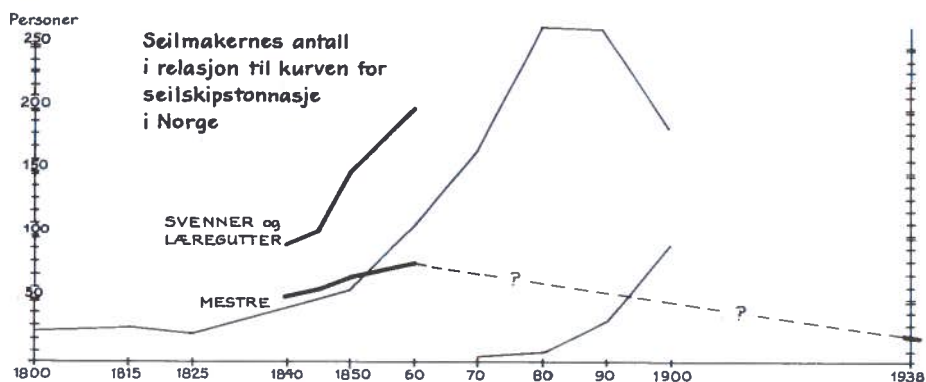
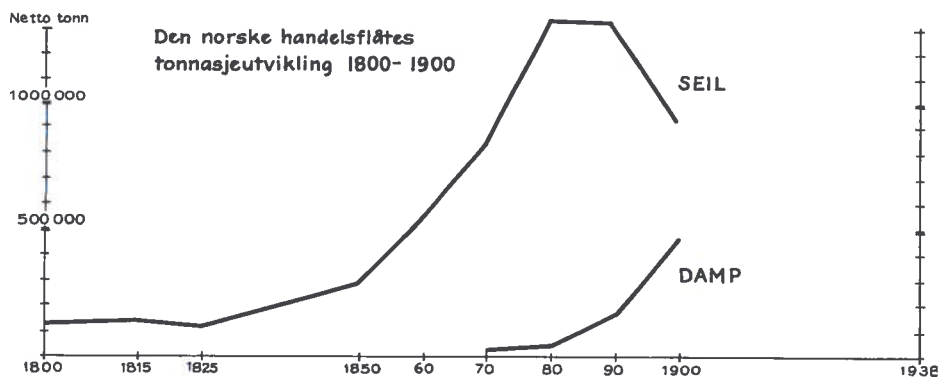


Timeglass ble produsert av seil-, flagg- og kompassmakere. (Foto: Terje Olsen, NSM.)

Hour glasses were made by makers of sails, flags and compasses.

laug. I mellomtiden var kravene til de som søkte borgerskap som håndverksmestre, bare fylte 25 år, og at de var ustraffet.¹⁸

Det går frem av oversikten over seilmakere på s. 84 at antallet frimestre går ned fra 9 til 7 i tiden 1850 til 1860. Det er da heller ikke lenger noen vanskeligheter forbundet med å oppnå full mesterstatus med de lempelige kravene til mesterprøve som ble stilt i 1841. Den gikk ut på tilskjæring og søm etter angitt mål av et bomseil til en jakt eller et større fartøy.²⁰ Det er trolig myndighetenes uvilje mot å tildele fribrev sammen med den lettere adgang til å oppnå mesterstatus som gjør seg gjeldende.



Above: The development of the Norwegian merchant fleet 1800—1900. Below: The number of sailmakers, journeymen and apprentices in relation to the development of the merchant fleet.

Tabell I

Geografisk fordeling av norske seilmakere i 5-års periodene 1846-50 og 1856-60¹⁹

	1946-50		1856-60	
	Mestre	Svenner og læregutter	Mestre	Svenner og læregutter
Fredrikshald	2	1	2	3
Fredrikstad	1	5	2	2
Moss	1(x)			

Christiania	2	10	2	12
Drammen	1	12	3	10
Tønsberg	3		2	2
Sandefjord			2	1
Larvik	2	1	3	
Stavern	2(x)			
Porsgrunn	1		1	9
Brevik	1		1	
Kragerø	3(x)	1	4	3
Østerrisør	2		3	
Tvedestrand			1(x)	
Arendal	2	2		
Grimstad	1	7	1	3
Lillesand			1(x)	
Christiansand	6	13	9	24
Mandal	3	2	1	4
Farsund	1		1(x)	
Flekkefjord			1	2
Egersund	1(x)		3(x)	
Stavanger	5	22	6	32
Haugesund			1(x)	
Bergen	15	65	13	86
Aalesund			3	
Molde	2(xx)		1	
Christiansund	2		2	
Trondheim	5	10	5	11
Tromsø	1(x)		2	
Hammerfest	2		3	

(x) bare frimestre

(xx) én frimester.

Det lovløse interregnum

I perioden 1870—1894 hersket det Sigurd Grieg kaller «det lovløse interregnum» for håndverkere.²¹ Håndverket var da fullstendig fritt uten noen former for regulering. Andre håndverkere hadde en meget vanskelig tid da de stadig

måtte legge om sitt produksjonsprogram, blant annet på grunn av konkurranse fra industrien. Et velkjent eksempel er skomakerne som gikk over fra å lage sko til å bli skoreparatører.

Bergenseilmakerne som ble nektet laugsdannelse i 1816, fant det, som nevnt på s. 26, påkrevet å regulere forholdene mellom seg i 1876 da de gikk sammen om en felles priskurant. Her finner vi igjen en del av det som karakteriserte laugene, nemlig prinsippet om gjensidighet og samhold.

Fra denne tiden begynner det å bli belegg på det vi her kan kalle uthavnseilmakere, folk med forskjellige grader av faglig utdannelse som slår seg ned utenfor byene og arbeider med seilmakeri, enten på eget verksted eller i tilknytning til et skipsbyggeri.²²

Noen seilmakermestre omkring 1865

Tabell I gir en oversikt over alle landets seilmakere og deres geografiske fordeling. Her skal vi se på de seilmakere som er kommet frem gjennom den systematiske gjennomgåelsen av folketellingen i 1865. Horten er her ikke tatt med. Samtlige seilmakere der var knyttet til Marinens seilloft. Som medlemmer av det sjømilitære håndverkskorps sydde de på seilloftet om vinteren, og var med orlogsfartøyer på tokt om sommeren. Men det ser ikke ut til at Marinen har utdannet seilmakere som senere er begynt for seg selv, men snarere som om det motsatte har vært tilfelle. Det var stor rift om å få fast arbeid ved Marinens verft på Horten.²² I oversikten er det for øvrig tatt med noen seilmakere fra Oslo som jeg har fått opplysninger om fra andre kilder.²⁴

Tønsberg

Jacob Gjertsen Bull

1 lærling.

1 seilmakerarbeider.

Emil Pedersen

Står oppført som seilmaker, altså ikke som mester i Folketellingen. Borgerbrev er ikke funnet. Der-
som han driver selvstendig, har han ingen fast tilknyttet arbeidskraft.

Carl Bernhard Johansen

Ingen fast tilknyttet arbeidskraft.

Christiania	
<i>Niels Larsen</i>	3 svenner. 3 læregutter.
<i>Nicolai Nielsen</i>	1 svenn. 2 lærlinger.
<i>Johan H. W. Timm</i>	3 svenner. 7 lærlinger.
Tvedestrand	
<i>Ole T. Eriksen</i>	1 svenn. 5 lærlinger.

Der det finnes svenner og læregutter, bor disse i mesters hus. Det samme gjelder Bulls seilmakerarbeider. Det utelukker ikke at langt flere kan ha vært knyttet til seilloftet på mer eller mindre fast basis. Hos seilmakermester Høeg i Drammen var det i 1870 30 personer knyttet til bedriften. Det var både kvinner og menn.²⁵ Det er ikke spesifisert hva de forskjellige var, men med utgangspunkt i tabellen over seilmakere skulle det være rimelig å regne med at antallet svenner var 1—3, og antallet læregutter 10—15. I 1837 var det 3 svenner og 9 læregutter hos Høeg,²⁶ og i 1846-50 var tallene henholdsvis 1 og 12.²⁷

For femårsperioden 1846-50 hadde seilmakermestrene i Norge gjennomsnittlig 2,3 svenner og læregutter hver. I perioden 1850-56 var tallet steget til 2,6, men å nytte gjennomsnittstall gir sannsynligvis et skjevt bilde av den egentlige situasjon. Den vil nok heller vise to typer håndverkere: Småhåndverkerne som arbeidet alene eller med én svenn/læregutt, og de store håndverksmestrene med større prestisje som læremestre og mer innarbeidete bedrifter. Et eksempel er seilmaker Høeg i Drammen. Han har trolig hatt hele den stab av svenner/læregutter som hørte hjemme i Drammen i femårsperioden 1856-60, til tross for at det var 3 mestre i byen. Et lignende forhold gjelder for Tønsberg i 1865 der en mester har én lærling og én seilmakerarbeider, mens de to øvrige seilmakere ikke har noen fast tilknyttet arbeidskraft.

Det ble etablert en rekke seilloft i 1860-årene. Særlig i 1867/68 ser det ut til at mange bedrifter ble grunnlagt,²⁸ men de som startet da, har hatt et beskjedent antall svenner og læregutter i forhold til den totale stab. Sannsynligvis har de hatt en del arbeidere mer eller mindre på daglønnerbasis. Disse vil det være vanskelig å skaffe rede på, fordi opplysninger om dem ikke går frem av offisielle kilder. Seilmaker Høeg hadde en arbeidsstokk som var omtrent det dob-

belte av hva kildene ville opplyse.²⁹ Eriksen i Tvedestrand hadde en fast stab på 6, men han skal ha hatt det femdobbelte antall folk i arbeid da tidene var gode.³⁰

Med helt frie etableringsmuligheter ser det ut til at det har vært visse betingelser til stede før en mann slo seg ned som seilmakermester. Selve faget har ikke vært mer komplisert enn at de fleste svenner og en hel del sjøfolk skulle kunne bli dyktige nok til det.³¹ Men andre faktorer kom til, og de var preget av seilmakerens miljømessige bakgrunn. Samtlige seilmakermestre som omfattes av denne undersøkelsen er kommet fra utpregete seilskutedistrikter. De er sønner av skipperne og redere, og ikke sjelden har de selv seilt som skipperne før de etablerte seilmakerverksted.

De som allerede var mestre, var ganske sikkert nøye med hvem de tok i lære. Lærekontrakten impliserte at mester og hans familie fikk læregutten inn i sin nærmeste krets, og kystens seilskutedistrikter har fostret mange dugelige emner med gode forutsetninger for å bli dyktige med nål og hanske.

Seiloftet i forhold til skipsverftet

Til tross for seilenes betydning som drivkraft for fartøyer, har det ikke vært mulig å få særlig gode opplysninger om hva slags stilling seilmakeren har hatt i forhold til skipsverftet. I kildene blir seilmakeren nevnt helt i forbifarten, slik det er naturlig å gjøre når noe er selvsagt og allemannsviten. Sannsynligvis vil det være grunnlag for å dele seilmakerne i tre hovedgrupper.

Vi har seilmakermestrene i byene, som er viet den største oppmerksomhet i denne undersøkelsen. Dernest kommer seilmakere som arbeidet for privilegerte kjølhalingsanlegg eller skipsverft. Verfter som drev med reparasjon av fartøyer, måtte ha driftsbygninger som skulle huse mannskaper og last mens fartøyene var til reparasjon. Ett velkjent anlegg var det på Gismerøya ved Mandalskleven. Her var det driftsbygninger, takkeloft, smier, losjehus, og sannsynligvis også seilmakerverksted.³² Men det er ikke helt klart om dette verftet hadde egen seilmakerformann, eller om det kom seilmakere fra Mandal for å reparere seil eller sy nye. Arbeidsboken etter seilmaker Bugge i Mandal inneholder tegninger til en så stor mengde stageseil, at det er tydelig at han har fått en stor del av sin inntekt fra arbeid for havareerte fartøyer som søkte inn til Kleven.

Den skipsbyggingen som foregikk «i hver vik», hadde få eller ingen permanente bygninger. Etter stabelavløpningen ble fartøyet gjerne ført bort for oppiggging, og kunne da bli liggende utenfor rederens eller skipperens hjem.

Spleisearbeider og seilsøm kunne da foregå på verksted som var innrettet hos skipperen eller rederen selv. Likesom det på bondegårder har vært rom der omvandrende håndverkere kunne arbeide, har det vært verksteder for seilmakerarbeid for eksempel på Mærdøgård ved Arendal, og i Knudsengården i Lillesand. Begge er nå innredet som muséer. Foruten seilmakere som ble sendt ut i distriktene fra seilloft i byene, har skipperne sikkert selv deltatt i arbeidet, men de omvandrende seilmakerhåndverkere har nok spilt en stor rolle. Vi hører om dem både fra Hans Møllers verksted i Grimstad og fra Høeg i Drammen.

I 1855 ble Edvard Brønlund sendt til Lyngørkanten for å sy seil.³³ Dette var før Tvedestrand fikk egen seilmaker. Og fra Holmestrand heter det at det var vanlig at annen etasje i skipsredernes store hus sto uinnredet med nakne tømmervegger, og her var seilmakere i arbeid.³⁴ Seilmaker Høeg var også leverandør av seil og duk til de skip som ble bygget på gården Morbergs grunn i Røyken. I stuene i gamlebygningen på Morberg kunne det sitte seilmakere fra Drammen og sy seil, ofte i mange måneder. Morberg var selv reder for skutene han bygget. Ved hans skipsbyggeri var det kombinert tegner og mester, undermester, tømmermenn, smeder og plankeskjærere, drivere, nagleborere og riggere. Men seilmakere ble altså hentet fra byen.³⁵

Da skipsreder O. B. Sørensen i 1868 startet skipsbyggeri på Brattekleiv ved Arendal, ble det bygget en bod for lagring av seilduk, tauverk og blokkmakerprodukter. Der ble det også satt av plass til seilmakerverksted. Denne virksomheten ble senere flyttet til det såkalte Madam Larsens hus, og der er salen ovenpå gjort om til seilmakerverksted som har vært i bruk helt opp til i dag.

Regnskaper fra skipsbyggingsvirksomheten på Brattekleiv i forrige hundreår, sammen med muntlig tradisjon, gir et bilde av disse seilmakerne. De hadde sine egne verksteder, men kom til boden (bua) og satt der og sydde når det passet best slik. Når de nyttet sine egne verksteder, virket de som selvstendige næringsdrivende, og hadde kanskje også folk til hjelp, i hvert fall familien. Når de arbeidet på rederens verksted, var det mot daglønn.

Skipsreder Sørensen nyttet også seilmaker Brønlund fra Arendal til enkelte oppdrag, men arbeidene ble utført på seilmakerens verksted i byen.³⁶ Transportmulighetene fra Arendal by over til Brattekleiv var gode. Ellers har det nok vært enklere og rimeligere å frakte seilmakere enn seilduk og tauverk, slik at det er grunnen til at seilmakere har vært ambulerende. I tillegg kommer den fordel det var å ha seilmaker og skip i nær kontakt.

Den gruppen seilmakere som arbeidet for O. B. Sørensen var, foruten Brønlund, slik som ikke var formelt faglærte. De var representanter for «uthavns-

seilmakerne», som det begynner å bli belegg på etter 1870. Disse besto av gamle skippere eller matroser som begynte å arbeide som seilmakere etter å ha begitt sjøen. De kaller seg seilmakere. Opplysninger om de som arbeidet for O. B. Sørensen, og deretter hos dennes sønn og etterfølger S. H. Smith Sørensen, viser at en var tidligere skipper, en annen nærmest altnuligmann. Den tredje av dem har muligens fått faglig opplæring som seilmaker.³⁷

Seilloftets beliggenhet

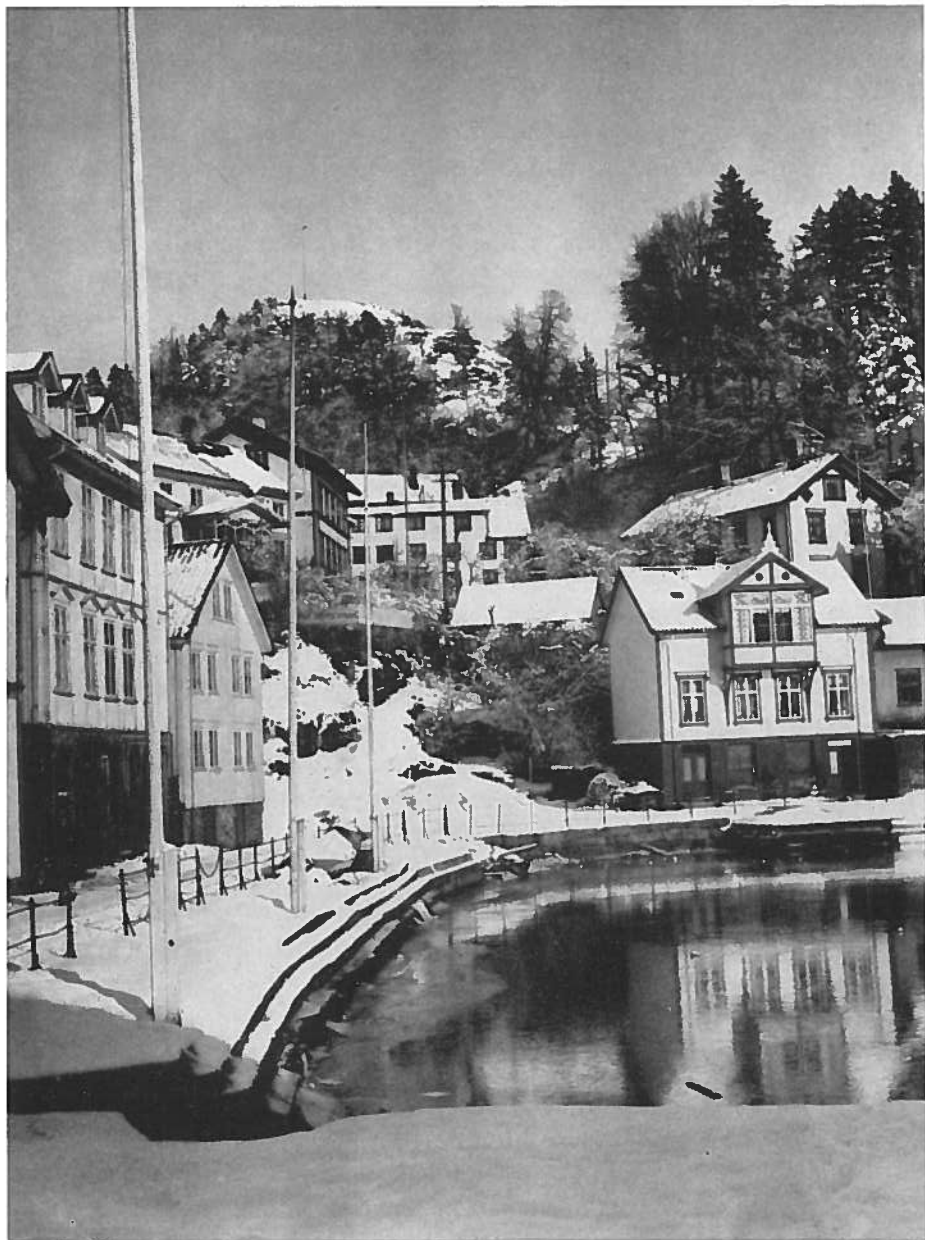
Et seilloft bemannet med mester, svenn og læregutter ser ut til bare å ha hørt byene til, men det er en mulighet for at de privilegerte verftene har hatt seilloft med en slik bemanningsstruktur. Fra 1870, da håndverket ble helt fritt for regulerende bestemmelser, blir det stadig flere belegg på seilmakere som er bosatt i landdistriktene langs kysten. Disse seilmakerne har hatt et lite verksted tilknyttet boligen.³⁸

I byene var forholdene annerledes. Seilloftene har der vært store, med plass for en del andre funksjoner enn bare tilvirkning av seil. Seilmakere har påtatt seg vinterlagring av seil. Dette har vært temmelig plasskrevende. I tillegg kom behovet for en gunstig lagringsplass for seilduk og tauverk, og for ferdige produkter som var til salgs.

Byenes seilmakere har, naturlig nok, forsøkt å etablere seg nær havnen og sentret for skipsfarten på stedet. Tvedestrands seilmaker i 1865 hadde sitt verksted på loftet i sin bolig som lå i Linvik, i nærmeste naboskap med byens store redere Beck og Smith, og med sjøen kloss i grunnmuren. Huset ligger der stadig, rett overfor rådhuset som har erstattet en pakkbod som lå der tidligere.³⁹

De tre seilmakerne som Tønsberg hadde i 1865, bodde alle i strøket ved Store Langgade, det som i dag er Storgaten. I samme strøk bodde de kjente Tønsbergredere Svend Foyn og Niels Bull.⁴⁰ På nedsiden av bolighusene i denne gaten strakte de tilhørende uthusbygninger og pakkboder seg helt ned til havnen.

Seilloftet til Høeg i Drammen ble bygget i 1870 etter at det tidligere seilloftet var brent ned. Det er bygget som seilloft og tilfredstilte alle de krav en seilmaker måtte ha til sitt verksteds beliggenhet. Det er i tre høyder og ligger med gavlen mot sjøen. Der er det pakkhusdør og heiseanordning, slik at materialer og ferdige produkter kunne tas rett i land fra, eller ombord i fartøyene. Før lastebilenes tid måtte man ellers nytte hest og vogn eller håndkjerre, så plassering helt i sjøkanten var gunstig, fordi det sparte en omlastning.



Seilmakermester Ole T. Eriksens hus i Tvedestrand nederst til høyre på bildet. I det lille huset som vi ser taket på, holdt blokkmakeren til. (Foto: Wilse 1931, NF.)

The house of the master sailmaker, Ole T. Eriksen, at Tvedestrand, in the foreground on the right of the picture. The blockmaker lived in the small house of which only the roof can be seen.

Arbeidsstokken på seiloftet

Som nevnt ovenfor var seilmakermestrenes faste arbeidsstokk slik den går frem av folketellingene, beskjedent i forhold til de tall som ellers blir oppgitt. Bestemmelsen om at svenner og læregutter skulle ha kost og losji hos mesteren falt bort i 1860.⁴¹ Skikken har allikevel vært holdt i hevd en stund etter den tid, men det er et spørsmål om kanskje Tønsbergs seilmakere har brutt tradisjonen tidligere enn seilmakere i andre byer, og faktisk har hatt svenner og læregutter, men uten at det er kommet frem av kildene. En annen forklaring som kanskje er rimeligere, er at seilmakere ikke lenger hadde så mange oppdrag i Tønsberg, fordi det ikke lenger ble investert så mye som tidligere i nye, hjemmebygde seilskip.

Arbeidsstokkens mørketall

Mestrene har vært forsiktige med å knytte folk fast til seg. Seilmakernes inntekter svingte med skipsfartskonjunktorene. I dårlige tider valgte skippere å flikke på gamle seil fremfor å skifte dem ut med nye, selv om dette på lengre sikt var mest økonomisk. Seilmakermesteren kunne da risikere å måtte holde folkene sine med kost og losji, men uten å ha arbeid til dem. Det har derfor vært til dels store mengder arbeidere med løsere tilknytning til seiloftet. Hjemneværende sjøfolk har arbeidet der mens de ventet på hyre, og ferdig utdannete seilmakere har arbeidet der på mer permanent basis, fordi de av forskjellige grunner ikke har ønsket å begynne for seg selv.⁴²

Mange gamle sjøfolk, tidligere matroser, seilmakere eller skippere arbeidet på seiloftene når de hadde begitt sjøen. I tillegg til disse kommer kvinnene, som har arbeidet i betydelig grad på seiloftene, men uten at det kommer frem i offisielt kildemateriale.

Kvinnelige seilmakere

Hvis vi tar utgangspunkt i Svedmans tegning fra seilmaker Elgs verksted i Stockholm, ser vi at arbeidsplassen omfatter mester, en svenn og hele 9 kvinner. Normalt vil offisielle kilder bare omfatte arbeidere med fast tilknytning til arbeidsplassen, og her vil kvinnene ikke komme med annet enn unntaksvis, fordi de som regel virker som arbeidskraftreserve som kan tilkalles på kort varsel, og slutte når det ikke lenger er behov for dem. Det er altså vanskelig å få rede på hvor mange kvinner det kan ha vært i arbeid med seilsøm. Karin Bang, som har skipsbyggermiljø på Tjøme omkring 1880 som modell, skriver om seilsøm for redere:



Seilmaker Elgs verksted i Stockholm på slutten av 1700-tallet. Kolorert pennetegning etter original av Carl Wilhelm Svedman. Kopi av Harald Sallberg. (SSHM, S. 1485.)

The sail loft of the Stockholm sailmaker Elg at the end of the 18th century.

«De satt, mellom femten og tyve kvinner, i alle aldre, oppe på trevet i låvebygningen, innballet i sjaler og tørkler — noen også med gamle islendirtrøyer etter mannfolkene sine, og med føttene i svære halmtøfler stappet med høy. Ånden sto hvit fra munnen, og blåste det gikk vinden gjennom de gisne plankeveggene så taugkveilene under takbjelkene duvet.»⁴³

Miljømessig er det stor avstand mellom det lune og trivelige bildet til Svedman og Karin Bangs iskalde vinterskildring, men de har det til felles at de gir informasjon om en til dels stor gruppe kvinner i arbeid med søm av seil.

Kvinnene kunne være medlemmer av mesters husstand,⁴⁴ eller de kunne være faste arbeidere i likhet med Høegs «Flagg-Caroline» som var knyttet til bedriften som flaggsyer i mer enn 50 år.⁴⁵ Andre kunne være ansatt på daglønnerbasis.⁴⁶ Folketellingen 1865 har for øvrig med en kvinne som arbeider på Marinens seilloft i Horten. Men også hun er flaggsyer, og flaggsøm har vært et lett arbeid som ikke har skilt seg fra vanlig søm slik som nattsøm gjorde det. Menn har oppfattet det som noe ordentlig pusleri å sitte og applikere «silde-salaten» i unionsflagg eller lage vimpler med bokstaver og symboler.⁴⁷ Hos

seilmaker Bilstad i Egersund var det en datter som tok seg av de oppdrag som gjaldt søm av flagg og vimpler.⁴⁸

En gammel Tønsbergseilmaker uttrykte i 1948, da var han 90 år, sin skuffelse over at det arbeidet som var å gjøre for seilmakere, nå ikke var verre enn at kvinnfolk kunne klare det like godt.⁴⁹ Men da gjaldt det søm av yachtseil. Seilmakere som har sydd seil av grov duk til store fartøyer, ser i det hele tatt ikke ut til å sette pris på overgangen til de riktig lette yachtseilene. Det blir karakterisert, foruten som kvinnfolkarbeid, som pirk og broderi.⁵⁰

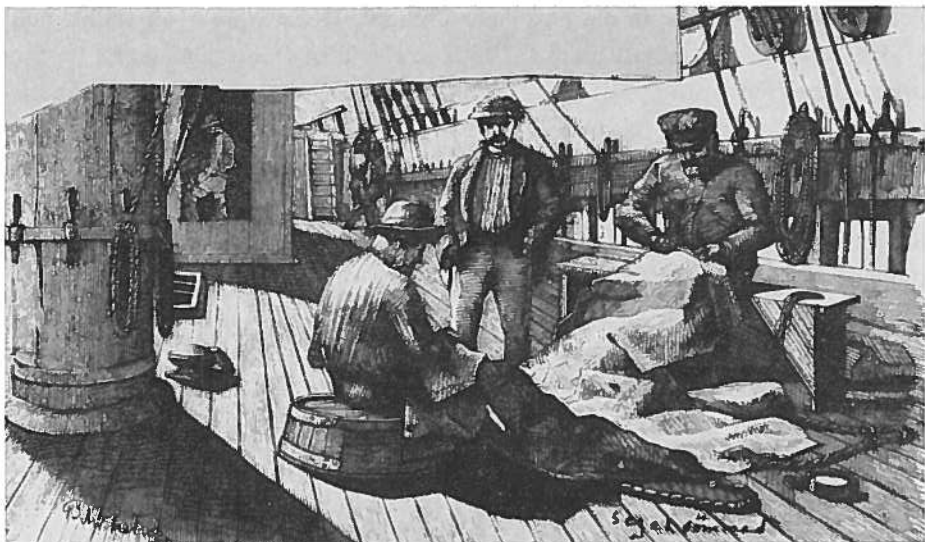
Pfab mener det bare er i Norge og Sverige at det har vært kvinnelige seilmakere, eller seilsyere.⁵¹ Basil Greenhill skriver også som om kvinnelige seilsyere ikke har vært kjent tidligere når han forteller at da de fikk symaskiner på seilloftene i England, kom det kvinnelige arbeidere som sydde på dem i den siste del av seilskutetiden.⁵²

I en bok om skip og skipsbyggere i Venezia under renessansen skriver historikeren F. C. Lane om arsenalet som skulle forsyne republikken med skip, rundholter, seil og annet skipsutstyr. Arsenalet var organisert som et desentralisert manufaktursystem, sammensatt av laug som hadde en varierende grad av selvstendighet under sine respektive mestre. Blant håndverkerne var skipstømmere, drivere, mastemakere, åremakere (til galeiene), seilmakere og andre yrkesgrupper. Dessuten var det en stor gruppe ufaglærte arbeidere.

Av seilmakere var det 25. Deres lønn lå på 5 soldi om vinteren, 6 soldi om sommeren. Deres lønn tilsvarte læreguttene hos f. eks. skipstømmere, og lå 3—4 soldi under lønnen til de faglærte arbeiderne. Samtlige seilmakere var kvinner. Mest overraskende er det at også seilmakermesteren er en kvinne. Hennes lønn var for øvrig den samme som den en ufaglært arbeider hadde som vinterlønn, 8 soldi, men det ikke er angitt om hun hadde mer om sommeren.⁵³

Seilmakerne sto mer direkte under Admiralen enn de andre yrkesgruppene, og hadde trolig en lite selvstendig stilling som næringsdrivende. Admiralen pekte selv ut de kvinnelige arbeiderne, fordi han personlig var ansvarlig for at seilene var klare til bruk på galeiene. Kvinnene både skar og sydde.⁵⁴

Uten mer materiale vil det ikke kunne trekkes andre slutninger om kvinnelige seilmakere enn det som er kommet frem her: De fantes i Venezia omkring år 1450, og det har vært kjent i Norge og Sverige fra 1700-tallet. Kanskje går det også an å regne med at det har foregått en endring av arbeidets art ved det stadig større seilene med arbeid som stilte økende krav til fysisk styrke, slik at det faktisk har foregått en sirkelbevegelse fra enklere seilmakerarbeid på 1400-tallet til det enkle «kvinnfolkarbeid», dagens lette yachtseil.



Seiløm til sjøs. (Etter Wickström i Ny illustrerad Tidning.)

Sail seaming at sea.

SEILMAKERNE SOM YRKESGRUPPE TIL SJØS

Koffardi

En viktig endring fant sted i skipsfarten etter 1850. Det var en strukturendring som ikke bare var av kvantitativ art, selv om det også var tilfelle ved at fartøyene ble både flere og større.

Endringen var også av kvalitativ art. I motsetning til tidligere begynte en stor del av skutene å gå i langfart. Nå ble fartøyer og besetning på sjøen kanskje i flere år før de kom tilbake til hjemstedet igjen. Tidligere hadde fartøyene seilt bare i sommerhalvåret. Vinteren i land kunne sjøfolkene nytte på forskjellige måter: arbeid med skipsbygging, rigging, utrustning og vedlikehold av fartøyer var vanlig for sjøfolk å delta i når skutene lå opplagt.

For de små kystsamfunnene ble det en forandring ved at den sesongmessige deling av virksomheter som tidligere hadde vært vanlig, nå endret karakter. For flere av kvinnene betød det at de som sjømannskoner måtte være alene med alt arbeid hele året, mens de tidligere hadde hatt mennene sine hjemme i hvert fall om vinteren, og kanskje flere ganger i løpet av sesongen.

Langfarten førte til en del endringer ombord. Reparasjoner og vedlikehold kunne tidligere bli foretatt mens fartøyet lå i land om vinteren. Nå måtte fartøyet gjøres mest mulig selvhjulpent, slik at kostbare dokksettinger og verkstedopphold i land kunne unngås.

Seilmakeren som egen yrkesgruppe til sjøs ser ut til å være av ny dato på vanlige handelsfartøyer i Norge. Det er betegnende at *Haandbog i det praktiske Sømandskab* (2. utgave fra 1878) har en svært sparsom omtale av seilmakeren og hans arbeidsfelt ombord:

«Paa nogle enkelte av de store Skibe er der ogsaa en *Seilmager*, der nogetnær har de samme Pligter og Forrettigheder i sit Fag, som Tømmermanden har i sit. Dersom han gjør Vagt, mønstrer han med den Bagbords.»¹

De øvrige yrkesgruppene, som båtsmann og tømmermann blir omtalt med ca. $\frac{3}{4}$ side hver. Når seilmakeren dessuten er blitt plassert til slutt, etter «drenge» i den ellers strengt hierarkiske oppregningen av yrkesgrupper, er det sammen med den knappe beskrivelsen et indisium på at seilmakere som egen yrkesgruppe i koffardi er et nokså uvanlig fenomen for forfatteren.²

Allikevel var seilmakeren ikke så sjelden blant mannskapene på større fartøyer i 1878 som boken gir uttrykk for. Sitatet ovenfor har trolig fulgt uendret med fra det første opplaget. Da annet opplag forelå, hadde det i lengre tid vært så mange fartøyer i langfart at en mer tidmessig håndbok trolig ville gitt andre og mer fylldige opplysninger.

Det ser altså ut til at seilmakere var en relativt ny yrkesgruppe på norske handelsfartøyer, og at de hadde en kort og hektisk virketid frem til den første verdenskrig.

I kompanifart og til orlogs

Dersom det er riktig at seilmakere i koffardifart først ble vanlig med langfarten på siste halvdel av 1800-tallet, er det to andre muligheter for å finne seilmakere som egen yrkesgruppe til sjøs. Det kan dreie seg om kompanifarten, som er preget av langvarige og strabasiøse tokter i fremmede farvann. På den annen side er det orlogsfartøyene som i samme grad måtte være selvhjulpne når kanonkuler hadde gjennomhullet og flerret seil ved trefninger. Begge kategorier fartøyer hadde behov for en rekke spesialister til å ta seg av de forskjellige arbeidsoppdrag som ventet eller uventet ble aktuelle.³



Storseiljobb på bark «Alfhild», bygget i 1892. (Foto i Ingard Henriksens album, NSM.)

Handling the mainsail of barque "Alfhild", built in 1892.

De eldste belegg på seilmakere til sjøs er nettopp de som har vært i kongens tjeneste, eller i kompanifart. Dette gjelder den tidligst kjente Drammensseilmakeren Truls Olsen Ringerige. Han var født i 1672. I 1706 ble han innrullert til orlogsflåten av Iver Huitfeldt. Da hadde han fartstid bak seg som seilmaker på Ostindia og Grønland.⁴

En annen seil-, flagg- og kompassmaker som hadde vært i kompanifart, var Iver Jensen Borger, grunnleggeren av Københavnfirmaet Iver C. Weilbach & Co. Da han grunnla firmaet i 1755, hadde han seilt flere år til sjøs. Han var nettopp mønstret av orlogsfartøyet «Nellebladet» da han søkte om opptagelse i Seil-, flagg- og kompassmakerlauget i København.⁵

En seilmaker som kom i en stilling som kan minne om kompanifartens seilmakere, var Martin Richard Rønne som i 1910 ble påmønstret polarskipet «Fram» for å være med på Roald Amundsens sydpolekspedisjon. På en slik ferd kunne seilmakeren spille ut alle sine evner. Om Rønne heter det:

«Han var fremragende fingernem og flittig, han var ikke bare seilmaker, men han behandlet sin nål som en virtuos, og kunde sy alt mulig: Telt, hundesleder, skistøvler, vindtrekk og skinnklær . . .»⁶

Skal det gis noen regel for når et skip hadde påmønstrer egen seilmaker, blir det i følgende tilfeller:

På særlig strabasjose ferder som skulle strekke seg over lengre tid (Kompanifart).

På tokter som innebar særlig risiko for ødeleggelse av seil og rigg (Orlogsfartøyer).

På handelsfartøyer i langfart.

I disse tre tilfeller ville det ikke være mulig å få bragt seil til seilmaker i land for reparasjon. Arbeidsmengden ble også tilstrekkelig stor for en mann i full stilling.

Tusenkunstnere og spesialister

I kystdistrikter har arbeidsdelingen mellom kjønnene ofte hatt en annen karakter enn på steder som ikke i samme grad har vært preget av mannens sesongvise fravær fra hjemmet. Dette førte til at kvinner i stor grad utførte arbeid som i rene jordbruksdistrikter ble gjort av menn. Til gjengjeld ble skillet mellom manns- og kvinnearbeid helt utvisket til sjøs. Ombord måtte alle arbeidsoperasjoner utføres av menn. Sjøfolkene måtte selv besørge, og derfor være kyndige i alle de aktuelle gjøremål. De måtte vedlikeholde og utføre reparasjoner på hele fartøyet med seil og rigg. De måtte selv lage mat, vaske og reparere klær, og passe de husdyrene som befant seg ombord.

Sjøfolk måtte være i stand til å hanskles med både de ventede situasjoner, og de mange uforutsette. Snarrådighet, oppfinnsomhet og evne til å improvisere har vært så mye mere verdsatt til sjøs enn de fleste andre steder, fordi det i kinkige situasjoner sto mange liv på spill, ved siden av de store økonomiske verdier som var bundet i skute og last.

Det opplærings- eller utdanningssystem som har vært vanlig for norske sjømenn, er det som kalles «å gå gradene». Det er et demokratisk system ved at alle starter likt, uansett økonomisk eller sosial bakgrunn, når de går til sjøs for første gang. Det skiltes nok mellom de skippere som «klatret inn kahyttsvinduet» og de som var «kommet inn gjennom klyset», men for samtlige gikk veien til kahytten via stillinger som førstereisgutt, jungmann, lettmatros og matros, selv om enkelte i større grad enn andre måtte slite seg frem.⁷

I praksis har dette ført til at enhver skipper har deltatt i alle arbeidsprosesser ombord på et fartøy. Den tid han seilte som matros, skulle han være i stand til

å gjøre alt forefallende arbeid ombord: «Fuldbefarne Matroser bør kunne forsvare sin Post i hvadsomhelst Skibsarbeide der foresættes dem, og der gives virkelig ikke noget Saadant, uden at de jo kunne forlanges til at gjøre det . . .» heter det i den før omtalte håndboken.⁸ Ved at en skipper også hadde vært matros, og dessuten var navigatør, skulle han være den sjømann som kunne mest ombord i kraft av sin erfaring og sin teoretiske utdanning.

Spesialisering av yrkesgrupper til sjøs

Til tross for at den fullbefarne matros var en anvendelig sjømann til alt forefallende arbeid ombord, ble det en spesialisering av yrker til sjøs som særlig viser seg når det dreier seg om større fartøyer. Først når arbeidsmengden innen et felt blir tilstrekkelig stor, kan det lønne seg å forhyre «spesialister» som båtsmann, tømmermann og seilmaker. Kokken er også blant spesialistene, men hans stilling er annerledes enn de andres ved at hans felt ikke er sjømannskap. I motsetning til de andre tre gruppene, var kokken opprinnelig en av førstereisguttene. Arbeidet var lavt vurdert, og det tok tid før skipperne og redere fant ut at det faktisk lønte seg å forhyre en dyktig kokk, selv om de måtte betale ut mer i hyre. De andre gruppene er rekruttert fra de dyktigste sjøfolkene ombord.

Båtsmannen er en slags «primus inter pares». I eldre litteratur omtales han ofte som *bestemann*, dvs. «den beste matros». I praksis innebar det at han fikk oppsyn med materialer og redskaper som hørte med til matrosenes arbeid ombord. Det omfattet også alt som trengtes til seilarbeid. I tillegg til dette var han den som tok seg av de «vanskeligere og nettere ting som Blokkestroppe, Kattestjerte, smukke Spleidse og Knobe osv.»⁹

Mens båtsmannen hører til blant matrosene, står *tømmermannen* direkte under kapteinens kommando, og er nærmest underoffiser. Han blir vanligvis betraktet som den dyktigste sjømannen ombord. Han hadde den høyeste hyra av mannskapene, ofte hadde han høyere hyre enn styrmannen, og alltid høyere enn understyrmannen.¹⁰ Han hadde også egen lugar, av og til delte han den med seilmakeren.¹¹ De øvrige mannskapene bodde sammen i ruffen.

Styrmannen hadde blant sine oppgaver å sørge for at seilene ble luftet og tørret, og at de var i stand. Dernest skulle han melde fra til kapteinen hva som trengtes av sjømannsgods, seilduk og annet, mens dette, når det kom til skipet, mer falt under båtsmannens tilsyn, eller understyrmannen dersom det fantes ombord.¹²

Ved forhyring av seilmaker, går de funksjonene som båtsmann og styrmann ellers hadde når det gjaldt vedlikehold og ettersyn av seilene, over på ham.

Ikke sjelden er det blitt spesifisert ved forhyringen at arbeidet som seilmaker skulle kombineres med stillingen som båtsmann, styrmann eller matros. I enkelte tilfelle opptrer betegnelsen «seilsømmer» i mønstringslistene. Sammen med «seilsyer» nyttes betegnelsen seilsømmer ofte derogativt for å uttrykke at seilmakeren er lite kvalifisert, eventuelt for å markere at han ikke er faglært ved verksted i land.¹³

I mønstringslister fra Tønsberg i 1883 finnes kombinasjonene «bestemann/båtsmann og seilmaker/seilsømmer» som langt den vanligste. Deretter følger «styrmann og seilsømmer» og «matros og seilsømmer».¹⁴ Grunnen til disse yrkeskombinasjonene kan være varierte. Det kan være for å spare en hyre, eller det kan være at arbeidsmengden ombord ikke ble ansett som stor nok til at det var påkrevet med egen seilmaker.

Seilmakerens stilling

Nedenfor følger en oversikt over noen av de seilmakere som i 1868 mønstret på fartøyer i Tønsberg. Felles for alle fartøyene var at de skulle i langfart. I mønstringslistene ble det angitt ved at det etter destinasjonsstedet var føyd til et «og videre». De syv seilmakerne i oversikten skulle med til Østersjøen, Pensacola, Sundsvall, Cardiff og Australia, men fartøyene skulle også «videre», dvs. i trampfart, slik at de kom til å være lenge ute.

Yrkesbetegnelse	Alder	Hyre i Spd.	Fartøy i Kcl.	Mannsk. størrelse
Seilmaker	40	11	160	10
Seilmaker	40	10½	481	19
Seilmaker	51	12	326	15
Seilmaker	31	11	—	18
Seilmaker og båtsmann	—	10	265	14
Seilmaker	31	9	211	12
Seilmaker og båtsmann	31	11	—	—

De følgende konklusjonene er trukket på grunnlag av *hele* materialet i mønstringslistene fra Tønsberg i 1868. Gjennomsnittsalderen er ca. 37 år. Den eldste, på 51 år, ser ut til å ha vært et unntak. 30—40 år ser ut til å ha vært den

vanligste alderskategori for seilmakeren til sjøs. Hyrenes størrelse lå på 10—11 Spesiedaler.¹⁵

Mønstringslistene sier ikke noe om hvilken utdanning seilmakerne hadde. Hyrestørrelsen ser ut til å gå mer på sjømannens alder enn på utdannelsen, og dette passer godt inn i opplæringsystemet til sjøs der avansement skjer etter dyktighet og ikke etter formell utdanning. Det var gode muligheter for å lære nok til å bli en god seilmaker ved å seile til sjøs, og atskillige sjøfolk har alternert som matros og seilmaker i sine påmønstringer.¹⁶

I tradisjonsopptegnelsene på Norsk Sjøfartsmuseum forteller Aksel Svendsen, født i 1871, fra sin tid til sjøs:

«Høsten 1891 mønstret jeg matros og seilmaker ombord i skonnert «Livingstone». Holter fra Sannesund var korresponderende reder og skipperen het Petter Wilse og var navigasjonslærer i Fredrikshald.»

Etter en patetisk skildring av møtet med Rio der gullfeberen herjet på denne tiden, forteller han at han mønstret av «Livingstone» og tok hyre som seilmaker på bark «Borghild» fra Sarpsborg:

«Som seilmaker hadde jeg dagvakt og hadde det bra. Etter en hard tur fra Ost India var «Borghild» høkereven for seil slik at jeg fikk en masse seilsyng med det samme jeg kom ombord.»

Svendsen alternerer som matros og seilmaker i sine videre påmønstringer.¹⁷ Som det går frem av det han forteller, gikk han «dagvakt» da han ble seilmaker, dvs. at han slapp å delta i vaktordningen ombord og kunne sove hele natten. Både båtsmann, seilmaker og tømmermann var såkalte dagmenn. Seilmaker og tømmermann sto dessuten direkte under skipperens kommando.

Selv om seilmakeren fikk en- eller tomannslugar, var det en fordel bare i den forstand at han fikk være relativt alene. Noen luksus var det ikke tale om. Så sent som i begynnelsen av vårt århundre var lugarforholdene bedret betraktelig i forhold til hva de tidligere hadde vært, men Thomassen var lite entusiastisk over forholdene: «Egen lugar? Å nei, det var bare et lite høl det, sammen med tømmermannen. Grønsmalt for lusa. Lusa likte ikke den farven.» Men de hygieniske forholdene vekslet fra fartøy til fartøy, og han fortalte at på den første skuta han seilte med, bark «Argo» av Tvedestrand, var det ikke veggelus i det hele tatt.¹⁸



Stuert og seilmaker. (Foto i Ingard Henriksen's album, NSM.)

Steward and sailmaker.

Seilmakeren hadde sitt verksted ombord i likhet med tømmermannens sjapp. Det var seilkøya. Primært var den lagerplass for seil som ikke var i bruk, men den kunne brukes som verksted i dårlig vær. Ellers arbeidet seilmakeren oppe i riggen eller på dekk når været tillot det.

Opplæringsmuligheter

For seilmakere var det nærmest obligatorisk med tur til sjøs etter endt læretid, eventuelt i forbindelse med opphold på verksteder i fremmede havner.¹⁹ Det går frem som en selvfølge i Københavnseilmakernes skrå av 1591 der det heter om svennen som søker arbeid: «Naar en Seilmagersvend kommer her til Byen, sin Skipper kvit, eller ogsaa fra andre Steder, da skal han straks opsøge Oldermænden . . .»²⁰ Denne tradisjonen har vært holdt så lenge det var seilskuter å fare med.²¹

For seilmakere har det vært regnet for gunstig å fare med engelske skuter. «Du blir ikke seilmaker før du har fart med engelske skuter,» het det.²² Engelske seilmakere var underoffiserer og hadde en høyere status ombord enn de norske hadde. Norske fartøyer var dessuten gjerne underbemannet i forhold til de fleste utenlandske fartøyer, så arbeidsmengden ble ekstra stor. Engelske seilmakere hadde gjerne en eller flere hjelpemenn, så hjelpemann for seilmaker var en god lærestilling.²³

På norske fartøyer var det også mye å lære ved å hjelpe den som sydde seil, enten det var båtsmannen²⁴ eller styrmannen,²⁵ eller en seilmaker.²⁶ Det går frem hos alle at de lærte fordi de var interessert. Seilsøm var ikke noe som ble pålagt sjøfolkene, men det ser ut til å ha vært ettertraktet. Det har vært blant «de vanskeligere og smukke Arbeider, hvorover aldrig nogen Sømand beklager sig».²⁷ Sammenlignet med en rekke andre former for arbeid ombord, har arbeidet med seilene budt på en rekke positive forhold. Læremestrene har vært smigret ved de yngres interesse for det de drev med, og arbeidet i seg selv har gitt anledning til menneskelig kontakt. Det går da også frem at begge parter har hatt glede av samtalene og de kontaktmulighetene dette håndarbeidet gav.

Nettopp fordi de var dagmenn, kunne seilmakerne lett bli isolert fra de øvrige mannskapene, fordi de ikke var integrert i det fellesskapet som vaktordningen ellers kunne skape. Arten av seilmakernes arbeid forutsatte at de holdt seg på et sted der de kunne arbeide mest mulig uforstyrret av sjøsprøyt og de øvrige sjøfolkenes tråkk. Det er ikke vanskelig å forstå at det kunne være kjærkomment å bli omgitt av lærevillige unggutter. Førstereisguttene Hem-

mingsen hadde stor glede av styrmannen som på skonnerten han fór med, hadde ansvaret for seilene:

«I timevis kunne han, når det var magsvejr og sejlmanøvreringen ikke krævede alles tilstedeværelse ved fald og braser, give sig tid til at indvie os unge mennesker i sejlsyningens vanskelige kunst.»²⁸

Klengenavn

Mens seilsømmer og seilsyer var yrkestittel eller skjellsord for en dårlig seilmaker, har seilmakeren også hatt et klengenavn i likhet med tømmermann og kokk. Kokken kunne hete *smørja*. Tømmermannen kaltes *fliseguri*, mens *klampehogger* ble brukt nedsettende. Seilmakerens klengenavn var *luftskredder'n* eller bare *skredder'n*.²⁹

Reparasjoner

Fartøyets størrelse og reisesnes lengde avgjorde om det skulle syes seil ombord eller ikke. På fartøyer som bare seilte på kortere turer, ble seilsøm redusert til et minimum. Plassforholdene var dårlige under dekk. På dekk var det i tillegg til liten plass også stadig sjøsprøyt som hindret større arbeider dersom fartøyet ikke var særlig stort. Men reparasjoner ble det stadig. Hvis seilene revnet eller ble ødelagt på annen måte, måtte de repareres. Hvis skuta var for utgående, måtte det gjøres grundig, men hvis det var hjemtur kunne mindre reparasjoner klare seg. «The homeward bound stitch» kalte engelskmennene det.³⁰ «Når seilet fikk ei flenge, kløyv vi opp i riggen og rigla det te,» fortalte Thomassen om hastverksreparasjonene han hadde vært med på.³¹ Ordet *rigle* betyr nærmest å tråkle, og hører bare til seilmakernes vokabular, ser det ut til.³²

Ettersom konkurransen med dampskipene tiltok, måtte det økonomiseres på alle måter ombord i seilfartøyene, slik at seilene ble reparert og lappet og flikket på til det ikke lenger var mulig å se hva som var gammelt og hva som var nytt. Hemmingsen var oppgitt over dette forholdet.³³ Edvard Andersen oppfatter de stadige reparasjonene som et problem, og mener at det ikke lønner seg på lengre sikt. På den måten var seilene hverken gamle eller nye, og de var ustanselig utsatt for å gå i stykker på nye steder. Reparasjoner var egentlig et arbeid som krevde erfaring og intimt kjennskap til seildukens strekkegenskaper. Den nye duken ville strekke seg, men ikke den gamle. Likeledes ville et nytt lik strekke seg og få ferdigstrukne seil til å revne dersom ikke det ble



Seilreparasjon. (Zur See, 1885.)

Repairing sail.

«liket inn» på seilet. Dette gjorde reparasjoner komplisert dersom seilene skulle være holdbare.³⁴

For seilmakerne i land fikk den økende tendens til å utføre seilmakerarbeid ombord konsekvenser, ved at de fikk for lite å gjøre. Langfartskutene var sjeldent hjemme, og de hadde dessuten seilmaker til å utføre det arbeidet som skulle gjøres. Seilmakerne i land måtte derfor allerede i 1880-90 årene ta til å legge om driften.³⁵

Redernes syn på spørålet om det skulle repareres eller syes nytt, kan illustreres ved hva en skipsfører sa ved spørsmål om nyanskaffelser. «Jeg kjenner Sørensen. Han vil ha seil. Men han vil ha utbytte også. Jeg tenker vi lapper de seilene vi har.»³⁶

Søm av nye seil ombord

Weibust refererer en episode der det skal syes nye seil ombord på et skip. Seilmakeren er hele tiden passiv tilskuer mens *skipperen* skjærer seilene til.³⁷ På seilloftet er det mesteren som skjærer seil, i dette tilfellet har altså skipperen overtatt mesterens rolle. Tilfellet er ikke enestående, det er snarere en regel enn et unntak, selv om observatører oppfatter det som noe særskilt uvanlig.³⁸

Seilsøm er ellers det eneste arbeid av manuell art som skipperen utfører ombord. All annen virksomhet fra hans side blir ellers betraktet som innblanding. Håndboken fra 1877 sier om dette: «Capteinen forretter aldrig noget Skibsarbeide, medmindre han selv finder for godt, gaar aldrig tilveirs og tager aldrig Roret, undtagen paa mindre Fartøier under Vending . . .»³⁹ Så vidt det har vært mulig å oppfatte, er det eneste praktiske arbeid skipperen «finder for godt» nettopp det som går på seilmakerens arbeidsfelt ombord.⁴⁰

Blanding av tjære, talg og bivoks til impregnering av seilgarnet, var det også skipperen som sto for, med seilmakeren som tilskuer.⁴¹ Det virker uforklarlig at skipperen i sin opphøyde rolle skal utføre så simpelt, manuelt arbeid, men det kan muligens forklares.

At skipperen er kyndig, er allerede forsøkt dokumentert ved gjennomgåelsen av hele opplæringsystemet til sjøs, men det *er* han i alle de aktuelle arbeidsprosesser ombord. Stikkord kan hentes fra seilmakernes skrå fra 1591: «Efter som denne Næringsvej er et særligt Haandværk, der gaar ud paa at bevare Liv, Skib og Gods . . .»⁴²

På et skip er det skipperen som er ansvarlig for «Liv, Skib og Gods». Feil ved seilene kan være fatale hvis det skulle skje et uhell f. eks. ved kryssing i trange farvann. Hele ansvaret for skipets sikkerhet lå på skipperen, og dessuten ansvaret for skipets økonomi. Så store mengder duk som gikk med til selv de mindre seilene, ville det bli kostbart dersom det ble gjort alvorligere feil ved tilvirkningen av seilene. I og med skipperens stilling som den øverste ansvarlige, ville det snarere vært unaturlig om han overlot noe av så vidtrekkende betydning som ansvaret for nye seil til en av sine underordnede.

SEILMAKEREN SOM HÅNDVERKER

Rekruttering til yrket

Dersom barneregler kan være indisium på aspirasjoner og ambisjoner for fremtidig yrkesvalg, blir det et klart skille mellom innlandets rangeringsliste og den som har vært brukt ved Skagerrakkysten. Innlandets lyder:

Prest — prost — enkemann — ungkar — fattigmann — stakkar.

Barna langs Sørlandskysten har en annen variant:

Skipper — stormann — matros — landmann — a'nmann — bonde.

Hverken seilmakermester eller bare seilmaker er med i den siste reglen, og det har sikkert heller ikke vært småguttene drøm å bli sittende på et seilmakerverksted i land. Men etter endt læretid hadde seilmakersvennen et stort

fortrinn fremfor de andre førstereisguttene ved at han kunne ut og inn et arbeid som var høyt vurdert. Thomassen hadde ingen formell utdanning som seilmaker bak seg da han dro til sjøs i 14-årsalderen, men han var blitt grundig innført i seilmakerhåndverket av både faren og bestefaren i ledige stunder etter skoletid. Han fikk 10 kroner mer i hyre, fordi han var kyndig i seilmakerarbeid, han mener selv at han kunne mer enn seilmakeren ombord da han var førstereisgutt på «Argo».¹

Med seilmakeropplæring bak seg ville følgelig førstereisguttene ha en virkelig flyging start dersom han ønsket å bli skipper. Om han så skulle ønske å gå i land igjen, hadde han et yrke som kunne utøves også der.

Selv om det også innen skipperstanden gjorde seg gjeldende en rangering, var skipperen en person som nøt høy prestisje. Høyest sto skippere som ble berømmet for stor faglig dyktighet, gjerne kombinert med stilling på større fartøy i langfart. Før fartøyene kunne dirigeres fra land via telegrafi, måtte skipperen selv bestemme hvilke havner som skulle anløpes, og hvilke frakter som skulle sluttes. Han skulle forhandle med alle slags mennesker i alle slags land og havner, og han måtte selv ta alle endelige avgjørelser i spørsmål som vedrørte skip og mannskap.

Ved undersøkelse av den sosiale bakgrunn hos seilmakere omkring 1865 viser det seg at svenner, læregutter og seilmakere som selv ikke starter egen bedrift, kommer fra sosialt midlere lag. Deres fedre er håndverkere, underoffiserer i Marinen (disse er gjerne håndverkere) eller sjømenn uten nærmere spesifikasjoner. De som senere blir seilmakermestre, ser ut til nesten uten unntak å bli rekruttert fra skipper- og redermiljø, dersom de ikke selv var blitt skippere før de grunnla egen seilmakerbedrift.²

Noen biografier

Jacob Gjertsen Bull, født i Melsomvik i 1821 var seilmakermester i Tønsberg i 1865. Han var av den kjente skipper- og rederslekten Bull i Tønsberg. Hans far, Gjert Bull, var skipper.³

Med sin bakgrunn ville det vært naturlig om Jacob G. Bull hadde fulgt i sin fars spor. I stedet ble han seilmakermester i Tønsberg i 1862. Borgerbrevet gir en mulig forklaring på hvorfor han ikke gjorde det. Der heter det blant annet at han ved sin søknad om borgerskap fremla:

«Attest af D.D. fra Borgercorpsets Chef for at han paa Grund af Legemsfejl er fri for militær Tjeneste.»⁴

En annen kjent seilmakermester er Rasmus Andersen Brønlund fra Songekilen ved Arendal. Han begynte som seil-, flagg- og kompassmaker i Porsgrunn i 1851, startet senere et metallstøperi som ble begynnelsen til Porsgrunds Mekaniske Værksted som igjen ble til Skiensfjordens Mekaniske Fagskole, og i dag er Porsgrunns tekniske skole.

Brønlund var sønn av eier og fører av «Arendals Pacquet», en jakt som gikk i fart mellom Christiania og Arendal. Han hadde 5 brødre. Av dem ble to seilmakere, de andre skippere. Om Rasmus heter det at han fikk en bedre utdanning enn de fleste til tross for at det bare var omgangsskole, og enkelte vintre ikke det en gang «da Skolelæreren kun hadde 20 Spd. om Aaret og maatte da undertiden tilsøs». ⁵

Rasmus var den eldste av brødrene. Han var halt etter å ha hugget seg i kneet som gutt. Etter omgangsskolen seilte han som 12—16 åring med sin far på Christiania. Det heter videre om ham:

«Hans sværmeri var sjøen, men samtidig syntes han ikke det gik an for en sjømand å være halt. Han kom derfor i lære hos Hans Møller i Grimstad.» ⁶

Som Bull hadde altså også Brønlund et fysisk handicap som førte til at han ikke kunne velge den løpebane som lå best til rette for ham. Det finnes en parallell i de mange bygdehåndverkere som har hatt legemsskade, og måtte velge håndverket som næringsvei av den grunn.

Kanskje er det noe mer enn en tendens, men snarere en regel at personer som normalt ville valgt en karriere til sjøs, har måttet nøye seg med seilmakerutdanning som det beste av mulige alternativer dersom deres fysikk begrenset mulighetene. De to som er nevnt ovenfor er nemlig ikke de eneste. Både Ole M. Thomassen som ble seilmakermester i Tvedestrand, og Niels Larsen som ble seilmakermester i Christiania, var kjent udyktige av innrulleringsvesenet og slapp å stille i borgervæpningen. ⁷ Mye tyder altså på at seilmakerstillingen kunne være en nødutvei for handicappede skipperemner.

Hvem som ble seilmakermester

Seilmakermestre som ikke har hatt noen legemsskavank, har i mange tilfeller vært skippere før de slo seg ned med borgerskap som seilmakermester. Det er ikke mulig å si med bestemthet i hvilken grad det gjelder, men de seilmakere

det har vært anledning til å kontrollere, har i stor utstrekning vært skipperer som har nyttet seilmakerhåndverket som retrettstilling.

I 1767 fikk Ole A. Dahle borgerbrev som seilmakermester på Strømsø i Drammen. Dette er for øvrig etableringsåret for seilmakerfirmaet Høeg i Drammen. Dahle ble tredje ektemann for skipperenken Berthe Marie Rolvsdatter. Han var selv skipper. Da han giftet seg, fulgte også enkens eiendom med ham inn i ekteskapet. På den lå en sjøbod «vel egnet som seilloft».⁸ Eiendommen er den samme som seilmaker Høeg har nå, men sjøboden er brent. Seilloftet som står der i dag er fra 1870.

Også seilmakermester Ole T. Eriksen i Tvedestrand var skipperborger før han ble seilmakermester. At det var mye skipper tilbake i seilmakermesteren forteller hans dattersønn. Eriksen hadde ratt og kompass på seilloftet, og barnebarnet, Thorvald, måtte lære å synge «kompassen rundt» slik at han kunne det da han gikk til sjøs første gang. Det var Eriksens svigersønn som overtok seilloftet. Hans egen sønn valgte å gå gradene til sjøs.⁹

I begynnelsen av vårt århundre kunne skipperyrket også være alternativ til å bli seilmaker. Da var det så usikre tider for nettopp seilmakeryrket, at det er lettere å forstå at det foregikk en flukt fra seilloftene. Seilmaker Peter Høeg hadde 2 sønner som ble skipsførere. En tredje var i ferd med å utdanne seg i samme retning da han fikk brev fra en av sine eldre brødre. Der sto det blant annet:

«Det er de blanke knappene som står i hue på deg, tjukken! Reis hjem te' far'in og bli seilmaker!»¹⁰

Dette var under den første verdenskrig. Rådet ble fulgt, og Peter Høeg fikk svennebrev i 1924.¹¹

Seilmakermester Andreas Iversen i Bergen mener at det var nær kontakt mellom de to yrkene, skipper og seilmaker, og nevner fra sitt eget firma to mann som var i lære ved århundreskiftet. Etter folkeskolen var de ca. 3 år på seilloftet. Deretter var de til sjøs. Siden kom de hjem som skipperer og arbeidet som seilmakere.¹²

Arbeidsfeltet i historisk perspektiv

Man skal ikke ha arbeidet mye med yrkesgruppen seilmakere i eldre tid, før kombinasjonen med seil-, flagg- og kompassmaker blir aktuell. Denne sam-

menhengen mellom fag som kanskje umiddelbart kan synes å ha liten forbindelse med hverandre, er også kjent fra andre land, blant dem Sverige, Holland, England og Nord-Amerika.¹³ I 1655 ble Cornelius Kruse den yngre bestattet som kongelig seillegger og kompassmaker for Kong Frederik 3.¹⁴ Dette er det eldste belegg jeg har på fagkombinasjonen. Seillegger er et eldre navn på seilmaker. Det har vært brukt i Norge om orlogsforhold inntil 1817, da erstattes det av seilmaker.¹⁵

Det hadde tidligere vært et seilmakerlaug i København. Det var etablert i 1591, men ble opphevet enten i 1613 da laugsvesenet var uforenlig med Kristian IV's merkantilistiske politikk, eller i 1681 da eneveldets store angrep på laugsvesenet kom, og bare noen få fag fikk nyte laugsprivilegier.¹⁶

Tilsynelatende virker seilmakernes forbindelse med kompassmakerfaget uforståelig. Yrkesgruppenes ferdige produkter er fjernt fra hverandre både når det gjelder redskaper og materialer. Seilmakerens redskaper har ingen forbindelse med det som trengs ved kompassproduksjon.

I sin avhandling konkluderer Peter Pfab med at bakgrunnen for denne kombinasjonen av teknologisk så ulike yrker, må være at de opprinnelig har vært utøvet av skipperne:

«Som skäppare var de säkerligen kunniga att sy segel och åtminstone reparera kompasser och justera timglas.»¹⁷

Pfab skriver videre at grunnen til kombinasjonen av disse yrkene kan ha vært at «det fanns kanske inte kvantitativa förutsättningar för specialicerat kompassmakaryrke i datidens Stockholm».¹⁸ Kanskje gjorde det ikke det, men foruten å se det i lokalhistorisk perspektiv, bør det settes inn i en mer generell håndverkshistorisk sammenheng.

En håndverkergruppe i det enkelte land kunne ikke handle uavhengig av sine fagfeller andre steder. Selv om rasjonelle grunner skulle tilsi en endring i visse forhold, har mestrene hele tiden vært avhengige av å drive etter samme retningslinjer som sine kolleger i andre land. Alle håndverk har hatt obligatoriske vandreår for svennene etter at deres læretid var slutt, og en mester som ikke drev etter de vedtatte retningslinjer for håndverket, det som i håndverkernes språk kalles zünften, kunne risikere å bli boikottet av svennene. Læregutter ville han heller ikke få, fordi de senere ikke ville få anledning til å praktisere hos andre mestere. En vordende håndverker var nødt til å gå i lære hos en mester som kunne gi ham den opplæring som laugene i andre land krevde.



Kompass laget av den norske seil-, flagg- og kompassmaker Rasmus J. Brønlund, Porsgrunn.
(Foto: Terje Olsen, NSM.)

*Compass made by the Norwegian sailmaker, flagmaker and compassmaker Rasmus J. Brøn-
lund, Porsgrunn.*

Hvis det var vanlig i andre land at seilmakere måtte kunne lage flagg, kompasser og timeglass, ville seilmakere hverken i Grimstad eller Stockholm kunne nøye seg med å lære bare et utvalg av de fire disipliner. I 1865 har trolig alle seilmakermestre i Norge gått i lære hos mestre som har vært kompassmakere, og det er overveiende sannsynlig at en nærmere undersøkelse, for eksempel ved å gå gjennom skifter, ville kunne bekrefte dette.

Det er kjent at én norsk seilmaker også produserte kompasser ved slutten av 1800-tallet, fordi det er et kompass med hans firmanavn på Norsk Sjøfarts-

museum. Det er Rasmus Brønlund i Porsgrunn. Hans bror, Edvard, som senere ble seilmaker i Arendal, hadde gått i lære hos samme mester, men han ser ikke ut til å ha beskjeftiget seg med kompasser.¹⁹

Antagelig fordi Rasmus Brønlund var teknisk interessert, fikk han på et tidlig tidspunkt skjøvet en del av den totale virksomhet ved sin bedrift over fra seil- og flaggtilvirkning, slik at han hadde et etablert mekanisk verksted å satse videre på da det ikke lengre var seilskuter tilbake.

Materialet mitt er ikke omfattende nok til at jeg kan fastslå at ikke andre seilmakere gjorde det samme, men det er en rimelig grunn som vanskeliggjorde omlegging i denne retning: Seilskipene hadde hatt luftkompasser. Disse var ikke tilfredsstillende for dampskipene, og fra 1862 kom væskekompasset til avløsning for alvor.²⁰ Prinsippet for fremstillingen, og det tekniske utstyr ellers, ble endret, og frem for alt ble det stilt større krav til de nautiske instrumenters presisjon enn tidligere, slik at en omskolering eventuelt måtte til for de gamle seil-, flagg- og kompassmakere dersom de skulle følge med. I 1860-årene hadde seilmakerne hendene mer enn fulle med å skaffe seil til den stadig økende flåten. Da høykonjunktoren var over, var kompassproduksjonen gått over til spesialister.²¹

Konflikter med skipperlauget

Seilmakervirksomhet og skipperyrket viser seg å være i så nær kontakt med hverandre at det kan være grunn til å utrede forholdet mellom dem.

I 1734 ble skipperlauget i København bedt om å uttale seg da seilmakerne på stedet hadde søkt om å få danne laug. Skipperne frarådet og anførte at det trolig «kun vilde blive til Byrde for Ansøgerne».²² I 1738 hadde seilmakerne gått sammen med flagg- og kompassmakerne da de på ny forsøkte å oppnå laugsartikler. Igjen skulle skipperlauget si sin mening om saken, og nok en gang fant de å ikke kunne gi sin anbefaling. Grunnlaget for deres negative holdning virker ikke helt overbevisende. Lauget uttalte at det ikke visste om at «der i andre Søsteder var laug for slige Haandteringer».²³ Videre hadde seilmakerne omtalt et privilegium av 1735 som de skulle ha fått, og det burde de fortsatt kunne nøye seg med, og «i alt Fald burde Seilmagerne, naar de endelig skulde være Laug, være adskilt fra Flag- og Kompassmagerne». Videre gikk skipperne sterkt imot de arbeidsprisene som seilmakerne hadde fastsatt i sitt forslag til laugsartikler, idet «enhver Skipper eller Reder etter Skipperlaugets Mening burde have Lov til at akkordere, som de fant for Godt, og Ret til at købe sin Seildug hvor han vilde».²⁴

Det oser uvilje av skippernes uttalelse, og det er ikke vanskelig å forstå at skipperne følte seg truet ved en laugsdannelse som ville stride mot deres interesser på minst to viktige felter:

1. Skipperne ville ikke selv kunne sy seil og flagg eller arbeide med kompasser uten å bli anklaget og dømt som bønhaser.
2. Laugets medlemmer ville selv regulere prisene på sine produkter, og selvsagt sette dem så høyt som mulig. Dette siste sier skipperne for øvrig også selv i sin uttalelse.

Trass i motstanden fra skipperlauget, fikk seilmakerne sine laugsrettigheter. Ser vi på laugsartiklene for seil-, flagg- og kompassmakerne i København fra 1741, er det da også flere bestemmelser der som viser at skippernes uvilje mot laugsdannelsen var fullt berettiget fra deres synspunkt. Allerede i § 1 kommer bestemmelsen om at ingen må ernære seg av «Segl-, Flag- og *Compass-Mager Professionen*» uten etter full læretid (8 år) å ha latt seg innskrive i lauget. Og hvis noen allikevel skulle gjøre det, «da straffes han, som en Fuser, og den der handler imod Loven og andre Allernaadigst udgangne Forordninger».²⁵

På denne tiden var skipsfarten ikke som i dag helårsbeskjeftigelse. Om vinteren lå skutene i opplag, og hvis Københavns skipper pleide å tilbringe vintermånedene med å sy seil og flagg, eller tilvirke timeglass og kompasser, ville dette bety en kraftig innskrenkning av deres etablerte virkefelt. Det ville også utelukke retirete skipper fra å ha dette som inntektskilde når alderdom eller andre fysiske svekkelser tvang dem til å oppgi sjøen, med mindre de hadde sikret seg en formell utdanning som seil-, flagg- og kompassmaker først. Mye tyder på at seilmakerprofesjonen har vært rettettyrke for skipper etter at de sluttet å fare til sjøs. Med de strenge laugsbestemmelsene kunne det være gunstig først å sikre seg utdanning på et seilloft, deretter å gå til sjøs. Til sjøs kunne de gå gradene, legge seg opp penger, og så etablere seg som seilmakermestre i en eller annen kystby. Dette er en naturlig forklaring på den store mengde personer med skipperbakgrunn som senere ender som seilmakermestre.

Uten full utdanning ble det vanskelig å få anledning til å arbeide som seil-, flagg- og kompassmaker. Skipperne fikk lov til å «lade sit Skibssejl reparere ved sine egne Skibsfolk paa sine egne Skibe». Likeledes skulle gamle sjøfolk som hadde tjent i krigen, få anledning til, sammen med kone og barn, å reparere gamle seil, men de måtte ikke gi seg til å lage nye.²⁶ Den senere meget kjente Københavnseilmaker Iver Jensen Borger fikk erfare vanskelighetene med å



Laugssegl som viser hele produksjonsprogrammet. (Etter Weilbach.)

The seal belonging to the sailmakers', flagmakers' and compassmakers' guild in Copenhagen, indicating their field of production.

få innpass i lauset i Kjøbenhavn da han søkte om opptagelse der. Da hadde han i flere år vært kompass- og seilmaker på orlogsfartøyet «Nellebladet» i fart på Ostindia. Borger var ikke i stand til å dokumentere på tilfredsstillende måte sin åtte års læretid hos en seil- og sandglassmaker i Sønderborg, og lauset nektet blankt å slippe ham inn med mindre han inngikk en ny åtte års lærekontrakt. Endelig, etter å ha forsøkt forgjeves flere ganger, appellerte han til kongen med anbefaling fra innflytelsesrike venner i den kongelige marinen. Omsider, etter kongelig reskript av 17. mars 1755, fikk lauset beskjed om å slippe Borger frem til mesterprøven med én gang. Da medlemmene av prøvenevnden var laugsmedlemmer, forsøkte de selvsagt på alle måter å legge hindringer i veien for Borger, men omsider slapp de ham gjennom, slik at han fikk bli opptatt i lauset.²⁷

Seilmakerne hadde sterke følelser i sving overfor skippere som arbeidet innenfor deres felt også i Sverige. På vegne av Segelmakare Societeten i Stockholm skrev oldermannen i 1772 først en varm anbefaling av byens seilmakere som «fullkomliga Mästare, som igjenom Lärdom och Flit, samt Erfarenhet kunne forfärdiga alt hvad til Skiepsbehof ärfordras. . .»²⁸ Deretter følger en generell fordømmelse av fuskere og bønhaser som er velkjent fra stridigheter innen alle slag håndverk, og så kommer det, mer konkret at de anklagene er rettet mot «. . . merendels äro Skieppare som intet Lärt däruppå, och inte heller Contribuera något til Staden och Kronan, medan de äro hemma och

hafwer intet Skiëpp att föra, till des de få Skiëpp igen, då de sittia hemma i deras rum, eller på någon Handlades Wind och där laga och reparera de dess Skiëppsegel . . .»²⁹

Her sladres det altså til selve kongen på skipperne som tydeligvis drev med seilmakerarbeide i stor stil.

Skipperne som seilmakere går som en rød tråd gjennom hele det materialet som her er samlet inn om seilmakere. Det støttes av giverkort i museene som viser at seilmakerredskaper er kommet inn fra skipperne og andre sjøfolk. Seilfremstilling *har* vært en allemannsferdighet blant sjøfolk og den øvrige befolkningen langs kysten, slik at det mye er andre faktorer som har avgjort rekrutteringen til mester- og borgerskap, ikke nødvendigvis graden av faglig dyktighet. Sannsynligvis har økonomiske forhold og sosial status øket muligheten for å bli mester også i de norske kystbyene.

UNDERGANG ELLER FORNYELSE

In some unused lagoon, some nameless bay,
on sluggish, lonesome waters, anchored near the shore.
An old, dismasted, gray and batter'd ship disabled, done,
After free voyages to all the seas of earth
hauled up at last and hawser'd tight,
lies rusting, mouldering.

(Walt Whitman: The Dismantled Ship)

80-årene og deretter

Den store etableringsperiode for nye seilmakerbedrifter i byene var 1850-60 årene. Karakteristisk for perioden var den store mengde treskipsbygging langs kysten, og partsrederiformen. I løpet av 1870-årene seilte dampskipene bokstavelig opp på siden av treskipene og tvang norske redere til å endre sin driftsform eller økonomisere rederivirksomheten.

En høykonjunktur med mange svingninger tok slutt fra siste del av 1880-årene. Nøysomhet, og en ofte umenneskelig hard arbeidsinnsats, gjorde det mulig å møte konkurransen med dampskipene, særlig ved at seilskipene ble satt inn i frakter der tidsfaktoren spilte mindre rolle, som for trelast, kull og guano.

Selv om det på enkelte steder, som i Tvedestrand, ble nesten total nedgang i skipsfarten etter en omfattende konkursbølge i sørlandsbyene, hadde norsk skipsfart totalt en tonnasjeøkning. Denne hang sammen med tendensen til å anskaffe større skip fra utlandet. Fremfor å fortsette med treseilskip, ble det satset på stålfartøyer som ble kjøpt brukt særlig fra Hamburg og England.

Denne tonnasjeøkningen fikk seilmakerne i land liten glede av til tross for at de innkjøpte skipene kunne trenge nye seil. Fartøyene «trak vand som dørslog og hadde en seilføring saa raatten at fillene slang ved første paakjending» skriver Berg Smith om disse «mindreværdige, ja endog likefrem kasserte skib».¹ Fartøyene var sjelden i norske havner, og mannskapet ombord tok seg av søm og reparasjon av seil.

De oppdrag av tradisjonell art som så falt på seilmakere i land, dreide seg om mindre seil til jakter, galeaser, slupper og småfartøyer, blant annet en voksende mengde båter til fritidsbruk.

Noen seilmakere måtte gi opp å holde driften ved sine verksteder gående.² En nyutdannet seilmaker fant ikke grunnlag for å etablere seg i Norge, men reiste til Bohuslen. Der var det akkurat da, i 1888, et veldig oppsving i sildefisket, og han grunnla en bedrift som i dag er Skandinavias største seilmakerverksted.³

Seilmakerfirmaet Høeg i Drammen hadde vanskelige tider. Rederne hadde lenge stilt seg avventende, forberedt på at det kom nye tider med andre krav til skipsfartsnæringen. Alt fra 1867 begynte Høeg å produsere en artikkel som brannspann av seilduk. I 1875 kom en virkelig nedgang etter et alvorlig prisfall på trelast, men bedriften greide seg gjennom krisen riktig nok ikke uten en omlegging av hele bedriftens produksjonsprogram. I 1905 var produksjonen ganske allsidig, som denne annonse viser:

«Peter Høeg anbefaler sit Seilmageri til Udførelse af alt Faget vedkommende. Lager af Seildug, Tougverk af Hamp, Manilla, Cocus og Staal. Flagdug, Flag og Vimpler i alle størrelser. Presenninger til salg og tilleie. Brandspann og Redningsstiger for Ildebrandstilfælde etc.»⁴

Om et Kristiansandfirma som ikke greide seg gjennom denne tiden, sies det at mesteren der hadde regnskapene i hatten. Når han tok den av for å hilse, flagret lappene.⁵ Arkiv på en spiker var det andre som hadde.⁶ Mangel på skikkelig administrasjon og regnskapsførsel, og uvilje mot å føye seg etter de nye betingelsene som ble stilt for seilmakernes fortsatte eksistens, førte nok til at mange måtte gi opp.

Seilmakere i dag

I Norge er det i dag ikke så helt få verksteder som opererer under betegnelsen seilmakerverksteder. I 1968 var det ca. 30 av dem.⁷ Året etter hadde Seilmakermestrenes Landssammenslutning et møte der de blant annet drøftet sammenslutningens fortsatte eksistens. Det gikk tydelig frem at medlemmene følte at fellesskapet begynte å bli en fiksjon.⁸ Samme år forelå daværende industriminister Rostofts fremlegg til ny håndverkslov, der seilmakerhåndverket var blant dem som ikke lenger skulle omfattes av den nye håndverksloven.

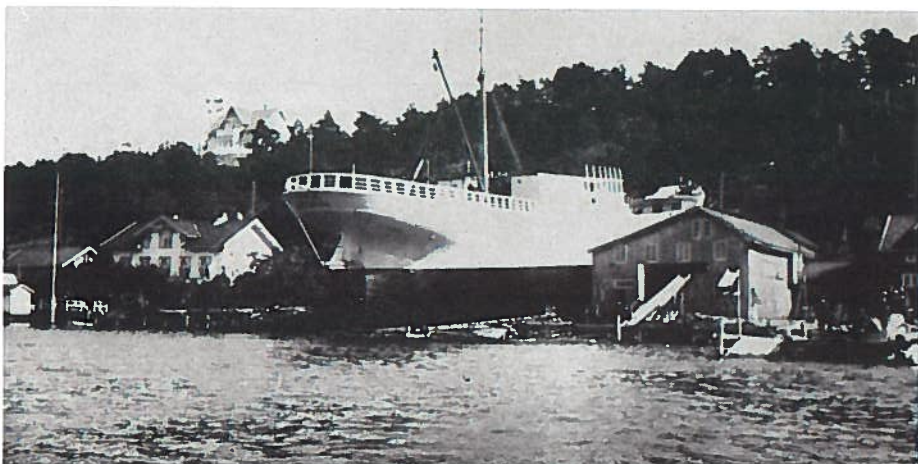
Blant verkstedene som er i drift i dag, er ikke nødvendigvis søm av seil hovedbeskjeftigelsen, selv om yachtseilsøm inngår i produksjonsprogrammet for de fleste. En av Oslos seilmakermestre erklærte åpent at han ikke ville kunne påta seg søm av seil til en skværrigger, og han tvilte på at det var særlig mange som ville være glade for et slikt oppdrag i dag.⁹

Situasjonen er altså nå at de yrkestekniske endringer som har funnet sted fra slutten av forrige århundre, og som har ført håndverket ut i en rekke sidespor, i dag står overfor en formell oppløsning. Men denne oppløsningen er gått forbløffende langsomt. Seilmakerne har hatt anledning til å drive sitt tradisjonelle håndverk, takket være den stigende interessen for lystseilas, samtidig med at de har kunnet orientere seg i andre retninger. Nye, store krav er blitt stilt til dem om å følge med i de seneste resultater innen forskning om hurtig fremdrift av seilfartøyer. De har vært tvunget til å følge med i den rivende utvikling på kunstfibrenes område, og har begynt å bruke denne nye formen for seilduk.

Men en annen viktig grunn til at de har kunnet ri stormen av så lenge, er den stadig økende transport til lands, først med jernbane, deretter med lastebiler. Til denne transporten kreves mengder av presenninger, og seilmakerne har vært i besittelse av den nødvendige teknikk og de redskaper som anvendes ved fremstilling av disse produkter.

Seilmakerne var ikke på bar bakke da seilskutetiden var over, de kunne fortsette å nytte sine gamle redskaper. Med et nytt produksjonsprogram ble det etter hvert aktuelt å tilegne seg en ny teknologi med utgangspunkt i maskiner, og i den seneste tid sveiseapparater til syntetifibre. Situasjonen er nå, og har vært i det siste tiår, at seilmakerne har brutt nesten totalt med det gamle, tradisjonelle håndverk. De anvender en helt ny teknikk på helt nye materialer.

Et meget viktig aspekt ved seilmakernes stilling etter at seilskutetiden var over, etter den første verdenskrig, var at deres mulighet til å bli yrkessjømenn forsvant. Det måtte tidligere ha gjort yrket ekstra forlokkende at det både



Overgang til en ny tid. D/S «Ora» på stabelen på Bratteklev ved Arendal, tidligere seilskipsbyggeri. Seilmakerverkstedet var i boden til venstre for våningshuset.

(Foto i Smith Sørensens samling, Bratteklev.)

The beginning of a new era. S/S "Ora" on the stocks at Bratteklev near Arendal, formerly a building yard for sailing vessels. The sailmaker's workshop was in the small building to the left of the house.

kunne utøves på sjøen og på land. Fra å være produsenter av en nasjonaløkonomisk viktig artikkel, nemlig fremdriftsmidlet, seilene, til fartøyene, ble de beskjefligt med en luksusartikkel som yachtseil, foruten telt og presenninger som har vært av betydning både før og nå. Da nye tider satte inn med lynrask utvikling og endring innen de fleste næringsgrener, ble det stilt store krav til utøverne av tradisjonelle håndverk. Tidligere hadde skepsis overfor nyheter sammen med tradisjonsbinding vært kvalitetsbeviset på en håndverker man kunne ha tillit til. Nå ble de samme egenskapene lett en hindring ved tilpasning i de nye forholdene som oppsto.

De firmaer som har klart seg gjennom nedgangsperioder, kriser, og den stadige reduksjon av det tradisjonelle arbeidsfeltet, har tilpasset seg nye forhold. Noen har spesialisert seg,¹⁰ mens andre har utnyttet fleksibiliteten i sin utdanning ved å påta seg oppdrag der deres ferdigheter kan brukes på forskjellige slag produkter.

Men uansett om seilfremstilling er hovedproduksjon eller ikke: For de seilmakere som i dag driver sin næring, er det lite igjen som kan gi dem følelsen av samhörighet ved utøvelse av felles fag, utover at de eldste av dem har fått sin opplæring av seilmakere som hadde opplevd seilskutetidens siste fase.

SLUTTORD

På mange måter er denne avhandlingen en skisse. Det har vært nødvendig å orientere seg i et materiale som har vært så stort av omfang at det har begrenset mulighetene for fordypelse i enkelte interessante emner og aspekter som her er utelatt eller bare så vidt berørt. Jeg nevner noen av dem:

Seilduken har vært en umåtelig viktig handelsvare på verdensmarkedet. Stormaktsinteresser har grepet inn i tilvirkernes og forbrukernes interesser, blant annet gjennom tollsatser med derpå følgende smugling.¹ De sosiale og yrkesmessige aspekter kunne ellers vært belyst med langt mer muntlig tradisjonsmateriale som det stadig finnes en del av, men som raskt forsvinner dersom det ikke blir tatt hånd om.

Seilbøkene er i seg selv kilder til informasjon av mange slag. De inneholder opplysninger som det er mulig å kvantifisere og behandle statistisk. Da vil de kunne illustrere forholdet mellom det tradisjonelle og det nye i rigg og seilføring.²

Gjenstandene som er knyttet til seilmakerhåndverket, er ellers det som innbyr mest umiddelbart til videre undersøkelser. Både typologi og terminologi vil kunne gi opplysninger om de forskjellige nasjoners dominerende stilling innen sjøfarten på ulike tider, og hva de norske håndverkere og sjømenn har mottatt og gitt. Rent filologisk vil en slik undersøkelse også kunne fortelle om kulturkontakt og redskapsutvikling. Det finnes en mengde nasjonale og internasjonale ordboksverk og oppslagsbøker som kunne bidra med opplysninger her, og ikke minst ville det være av viktighet å knytte kontakt med håndverkere som kan fortelle om redskaper og redskapsbruken slik de kjenner det.

Innledning

- 1 *Håndverksliv* I, s. 332.
- 2 Omtrent alle som har seilt med seilskuter, har arbeidet med seiløm. Mange av dem omtaler gjerne seg selv som seilmakere, gjerne formulert slik: «Jeg er da seilmaker, jeg også.» F. eks. Arne Endresen og Anton Aarebrot.
- 3 Thv. Thomassen hevdet bestemt at bare fagfolk kunne fremstille seil, men medgav at «klutær til småsjekter og sånn» kunne mann, kone og unger klare selv.
- 4 Forordning av 16. april 1681: Om Commerciens og Navigationens Befordring saa og Vexelretten. Her blir det besluttet at alle «som noget Haandværk have lært og deraf sig agte at ernære» skal flytte inn i kjøpstedene. Unntatt er grovsmeder, tømmermenn, murmestrene, vevere, bøkkere, hjulmenn, teglbrennere, pottemakerer som lager sorte potters (jydepotter), skreddere som syr vadmøl, og skomakere som lager bondesko. Seilmakerne er altså blant byhåndverkene.
- 5 Dette er et utsagn bygget mer på personlig oppfatning enn på helt konkret viten. Men med utgangspunkt i tabell på s. 84, blir det et uforholdsmessig stort antall fartøyer på de mestre, svenner og læregutter som oversikten har med.
- 6 *Norges Håndverkere* I, II. Antall seilmakermestrene er her i alt 20.
- 7 Medlemmer av Seilmakermestrenes Lands sammenslutning i 1958 i følge *Håndverksliv* 2, s. 601. Telefonkatalogens yrkesregister hadde i 1968 med 24 seilmakerbedrifter fordelt på forskjellige byer i Norge. En del av disse har nok drevet uten næringsbrev.

Kilder og bruken av dem

- 1 *Håndverksliv* I, 1958, s. 332.
- 2 Ibid. s. 110.
- 3 Rowe s. 10 f.
- 4 Brewington 1949.
- 5 Jeg må her få takke Arne Emil Christensen for opplysninger både om litteratur, arkivalia og gjenstander som har vært til nytte for meg i dette arbeidet.
- 6 Opplyst i brev der han omtaler sin avhandling «Sailmaking in Connecticut prior to 1860». Winterthur Thesis 1968.
- 7 Rowe 1967.
- 8 Andreas Martin Iversen, Bergen, har vært så elskverdig å sende meg kopi av nedtegnelsene sammen med annet materiale.
- 9 Lov om Handelen av 8. August 1842. Enhver skipperborger har rett til å drive utførselshandel på skip han selv fører, og med varer han selv eier, fra ethvert tollsted.
- 10 Hasslöf 1970 b, s. 107.
- 11 *Skipsbygging på Horten gjennom 150 år*, s. 13.
- 12 Ibid. s. 76 ff.
- 13 *Sømand, fisker, skib og værft*, 1970, s. 21 ff.
- 14 Hasslöf 1970 b, s. 158 f.
- 15 Greenhill I, 1968, s. 82 ff.
- 16 NSM har nylig anskaffet et eksemplar.
- 17 Seilbøker finnes etter seilmakermestrene Bugge, Larsen, Rasmussen og Bilstad. Dessuten etter Emil Pedersen, Tønsberg, som trolig var mester. Thv. Thomassen kjente godt til at bestefaren hans, seilmakermester Eriksen, hadde hatt slike bøker.
- 18 Metoden er drøftet i *Sømand, fisker, skib og værft* 1970, s. 241.
- 19 Københavnseilmakernes skrå fra 1591, og laugsartiklene fra 1741 er gjengitt i Weilbach 1941, s. 26 ff og s. 45 ff.

- 20 Reglementet gjengitt i Pfab 1960, s. 133.
- 21 Kopi av priskuranten er sendt meg av A. M. Iversen, Bergen.
- 22 Stortingsforhandlinger 1815-16, den 26. mars 1816.

Seilmakerens verksted og redskaper

- 1 F. eks. Hovdan, Høeg og Larsen. Tidligere f. eks. Rasmus Brønlund.
- 2 Brev fra Peter Høeg.
- 3 Rödning 1793-96 II, s. 599.
- 4 I. c.
- 5 Mystic Seaport Guide s. 36.
- 6 Brewington 1947, s. 18.
- 7 Rowe 1967, s. 42.
- 8 Tybring 1945, s. 39.
- 9 Opplyst av Anna Haugland, Egersund.
- 10 Bang 1962, s. 98.
- 11 Heinesen 1965, s. 190.
- 12 Ibid. s. 164 f.
- 13 Ibid. s. 197.
- 14 Opplyst av Thv. Thomassen.
- 15 Bang 1962, s. 80.
- 16 Opplyst av Thv. Thomassen.
- 17 Weibust 1969, s. 77.
- 18 Ratsey 1924, s. 6.
- 19 I. c.
- 20 Pfab 1960, s. 8.
- 21 Opplyst i brev fra Peter Høeg.
- 22 En erfaring som deltagerne i Nordisk Maritimhistorisk Arbeidsgruppe gjorde ved feltarbeider i 1965-67, var at båtbyggere trodde de var alene om faglige knep eller redskaper som i virkeligheten hadde stor utbredelse.
- 23 Dette blir drøftet senere.
- 24 For eksempel Kjell Haslev som opplyste at han hadde kjent en gammel seilmaker som hadde en sømglatte og kalte den en «råber».
- 25 Nilson 1961, s. 11.
- 26 Thv. Thomassen (intervju) og Rowe 1967, s. 79.
- 27 *Norges håndverkere* 1938. Her varierer utdannelsen hos seilmakermestrene med deres alder. De eldste er begynt i lære som 11—13 åringer, mens de yngste er begynt etter folkeskole i 14 års alderen, og har gjerne annen utdanning i tillegg, f. eks. aftenskole, handelsskole. Noen har middelskole.
- 28 Bilstads seilbok, DF er særlig rik på slike kommentarer.
- 29 Dette er opplysning som følger boken.
- 30 Wesøes notisbok.
- 31 Andersen 1870, s. 5.
- 32 Ibid. s. 9.
- 33 Den norske utgaven av Kipping fra 1883 er beregnet på skipsførere. Andersen 1870 er tilstillet dem «som gjør sig Bogen nyttig».
- 34 Thomassen hevdet bestemt at det ikke kunne være tale om at det var annet enn silke i de seilene. Hos Weilbach 1941 står det om «gule silkeselj til Lystkuttere», s. 11.
- 35 Snorres kongesagaer, s. 532.
- 36 Ibid. s. 638.

- 37 Rowe 1967, s. 105.
- 38 Gardberg 1924, s. 102.
- 39 Ibid. s. 105.
- 40 Christensen 1963 og Diriks 1863. Begge omtaler råseil bare i forbindelse med nord- og vestnorske båter.
- 41 Dette seilet er ikke nevnt i litteratur om norske småbåter, til tross for at det har vært det alminneligste seilet langs Skagerrakkysten omkring århundreskiftet. Seilbøkene fra Larsen viser at det ble sydd en rekke av dem i 1890-årene. Thomassen kjente godt til disse seilene, kalte dem råseil, og hevdet at det var den vanligste form for seil på småbåter da han var gutt.
- 42 Jfr. Kongsspegelen, s. 26. Faren rådet sønnen til å ta med tilstrekkelig vadmél til reparasjoner på sin kjøpmannsferd.
- 43 Andersen 1878, s. 45.
- 44 Pfab 1960, s. 39.
- 45 Svensson 1965, s. 47. Grenander-Nyberg skriver om dukprøver fra 1700-tallet i SSHM at de er av «växtfiber, lin eller hampa», s. 7.
- 46 Opptegnelser fra A. M. Iversen.
- 47 Kipping 1866, s. 38 f.
- 48 Andersen 1870, s. 46.
- 49 Kipping 1866, s. 38.
- 50 Opplyst av Frank og William Larsen. Går ellers frem av Bilstads seilbok.
- 51 Andersen 1870, s. 14.
- 52 Kipping 1866, s. 39.
- 53 Kipping 1866, s. 42.

Arbeidsprosesser og redskaper

- 54 F. eks. Bowker og Budd 1962, og Williams 1970 om moderne seilsøm. Kipping 1866 om eldre.
- 55 Opplyst av Tønnes Bilstad.
- 56 Frank Larsen.
- 57 NSM 3761.
- 58 Pfab 1960, s. 103.
- 59 Gjenstander fra Bilstads seilmakerverksted i Egersund: Seilhanser som var reparert gang på gang, og en butt full av avkapp fra seilduk og tauverk viser i hvilken grad alt ble reparert og tatt vare på. Fibrene kunne bli plukket fra hverandre og spinnes på nytt.
- 60 Larsen bruker stadig syler. Hos Hovdan er de nylig gått over til å bruke en kraftig type knappenåler med kulørte hoder. Disse er mer skånsomme mot gulvet.
- 61 Opplyst av Frank Larsen.
- 62 Svensson 1965, s. 68 f.
- 63 Ibid. s. 69.
- 64 I. c.
- 65 Haslev. (Intervju.)
- 66 Pfab 1960, s. 80.
- 67 Brewington 1949, s. 6.
- 68 Opplyst av Thv. Thomassen.
- 69 Fabrikkfremstilling av nåler tok til hos W. Smith & Son, Redditch i 1835. Senere er en rekke firmaer kommet til.
- 70 Proveniensen er ikke oppgitt, så nålene *kan* ha hatt forskjellige eiere.

- 71 J. Danielsen.
72 Rödning, plansje XXIV, fig. 212.

Seilmakeren i kystsamfunnet

- 1 Amtmannsberetningene 1856—1860.
2 Se tabell over seilmakere og kurve s. 84.
3 For grei og kort fremstilling av overgangen fra seil til damp, se Pettersen 1949, s. 50 ff.
4 Hovedregister til Stortingsforhandlinger 1814—1870.
5 DNSH II², s. 2.
6 1. c.
7 Hasslöf 1970 b, s. 98.
8 Hasslöf på Utsteinmøtet 1967 (stens. referat).
9 Christiania Seildugsfabrik har spilt liten rolle for sivile, norske seilmakere. Iflg. Inngående tollister for Horten i 1865 har Marinens seilloft mottatt seilduk derfra.
10 Tallene er regnet ut sammen med konservator A. Aarebrot, NSM.
11 Priskurant fra R. Brønlund. Lå løs i Bugges seilbok.
12 Amtmannsberetningene 1876-80.
13 Svensen 1936, s. 187.
14 Amtmannsberetningene 1876-80.
15 En rekke bønder i skipsfartsdistriktene har vært redere med parter mot skipstømmer.
16 Schmidt 1852, s. 401.
17 Stortingsforhandlinger 1815-16.
18 Håndverksloven av 1839.
19 Norges offisielle statistikk.
20 Plakat om mesterprøve 1841.
21 Grieg 1959, s. 76.
22 Slike er kjent fra Hidra, Brekkestø, Tromøy, Risøya og Gjeving.
23 Thomassen uttrykker det slik at «en måtte betale for å komme inn der».
24 Her må jeg få takke Sivert Langholm for opplysninger om seilmakerne i Christiania.
25 Rowe 1967, s. 62.
26 Ibid. s. 45.
27 Se tabellen, s. 84.
28 Dette gjelder blant annet Larsen i Kristiansand og Iversen i Bergen.
29 Jfr. Rowe 1967, s. 45.
30 Opplyst av Thv. Thomassen og hans søster Agnes Dæhli.
31 Dette blir drøftet senere.
32 DNSH II², s. 132.
33 Opptegnelser av E. Brønlund i NSM.
34 Rowe 1967, s. 52.
35 Killingstad 1928, s. 153 og 156.
36 Arkivalia i Smith Sjørensens samlinger, Brattekleiv.
37 Opplysninger om verftet på Brattekleiv er kommet inn ved feltarbeid sommeren 1972 for IFF. De bygger dels på rederarkivene, dels på opplysninger fra Gerhard Andersen, som bestyrer Smith Sjørensens samlinger.
38 F. eks. i Brekkestø og på Tromøy.
39 Thv. Thomassen (intervju).
40 Folketellingen 1865.
41 Rowe 1967, s. 47.

- 42 Jakob Løining, Egersund, fortalte at faren og onkelen som begge var seilmakere, heller arbeidet mot fast lønn på Bilstads verksted enn å ta det ansvaret som fulgte med eget verksted.
- 43 Bang 1961, s. 80.
- 44 F. eks. Bilstad og Høeg.
- 45 Rowe 1967, s. 47.
- 46 Bang 1961, s. 81.
- 47 På Marinens seilloft var det kvinnelige flaggsyere. Ifølge Folketellingen for Horten i 1865 var det én, i Thomassens tid var det 2, men det kunne tilkalles flere når det trengtes.
- 48 Opplyst av Tønnes Bilstad.
- 49 Intervju med Emil Pedersen i Tønsberg Blad, den 5. april 1948.
- 50 Rowe 1967, s. 80. William Larsen nyttet ordet «pirk».
- 51 Pfab 1960, s. 83.
- 52 Greenhill 1968 I, s. 140.
- 53 Lane 1934, s. 160 ff.
- 54 Ibid. s. 168.

Seilmakerne som yrkesgruppe til sjøs

- 1 Andersen 1878, s. 175.
- 2 l. c.
- 3 Se f. eks. Klem 1970, s. 184—186.
- 4 Rowe 1967, s. 10.
- 5 Brewington 1963, s. 121.
- 6 Avisutklipp datert 18.5.1932. Personaliaarkiv NSM.
- 7 Uttrykkene ble nyttet om skipperne som enten var kommet lett til sin stilling (klatret inn kahyttsvinduet) i motsetning til de som måtte slite seg frem.
- 8 Andersen 1878, s. 172.
- 9 Ibid. s. 171 f.
- 10 F. eks. Weibust 1969, s. 48.
- 11 Tradisjonsoppteegnelse nr. 10 i NSM.
- 12 Andersen 1878, s. 170.
- 13 Jfr. Eriksen 1968, s. 44.
- 14 Mønstringslister for Tønsberg 1883 i NSM.
- 15 Mønstringslister for Tønsberg 1868 i NSM.
- 16 Tradisjonsoppteegnelse nr. 29 i NSM.
- 17 l. c.
- 18 Thv. Thomassen.
- 19 F. eks. Edvard Brønland. Oppteignelser i NSM.
- 20 Gjengitt i Weilbach 1941, s. 32.
- 21 Se f. eks. Rowe 1967, s. 58.
- 22 Danielsen (intervju) og andre.
- 23 Ibid.
- 24 v. d. Lippe 1946, s. 62.
- 25 Hemmingsen 1967, s. 77.
- 26 Danielsen (intervju).
- 27 Andersen 1878, s. 170. Prins skriver fra Lamu at det å hjelpe seilmakeren var en ære, og at dette arbeidet aldri ble betalt. Prins 1967, s. 112.
- 28 Hemmingsen 1967, s. 77.

- 29 Omtalt hos Eriksen 1968, s. 43 f.
- 30 Opplyst av Basil Greenhill.
- 31 Opplyst av Thv. Thomassen.
- 32 Ordet finnes ikke i Norsk Riksmålsordbok. Hans Ross har belegg på det der det betegner «noe vaklende og løst sammensatt».
- 33 Hemmingsen 1967, s. 77.
- 34 Andersen 1870, s. 43.
- 35 Se f. eks. Rowe 1967, s. 70.
- 36 Aalholm 1942, s. 176 f.
- 37 Weibust 1969, s. 305.
- 38 Nielsen 1941, s. 57. Her står det: «Det passet ikke skipperen å delta i det alminnelige arbeide ombord. Han kommanderte. Av og til kunne han hjelpe seilmakeren med litt seilsyng, men ellers tok han det makelig.»
- 39 Andersen 1878, s. 165.
- 40 Johan Kloster forteller at i hans tid til sjøs, fra 1952 til 1962, hendte det at kapteinen sydde solseil, litt av det som er tilbake av seilmakerarbeid til sjøs i dag.
- 41 Weibust 1969, s. 305.
- 42 Weibach 1941, s. 28.

Seilmakeren som håndverker

- 1 Oppl. av Thv. Thomassen. Han gikk til sjøs i 1898 med bark ARGO av Tvedestrand.
- 2 Bygger på systematisk samlede opplysninger om seilmakermestre. Se fortegnelse med biografiske opplysninger s. 131.
- 3 Johnsen III², s. 1151.
- 4 Borgerskapstildeling. Magistratsprotokoll Tønsberg 1856-70 i Statsarkivet, Oslo.
- 5 Edv. Brønlunds opptegnelser i NSM.
- 6 Ibid.
- 7 Utskrift av mønstringsrulle fra Statsarkivet i Kristiansand for Ole M. Thomassen. Magistratsarkiv Kristiania 1847-55 for Niels Larsen.
- 8 Rowe 1967, s. 14.
- 9 Oppl. av Thv. Thomassen.
- 10 Rowe 1967, s. 84.
- 11 Ibid. s. 85.
- 12 Opplyst i brev fra A. M. Iversen 1969.
- 13 Pfab 1960, s. 31. Kombinasjonen seilmaker og tilvirker av nautiske instrumenter går frem av Brewington 1963. Kombinasjonen var aktuell for Marinens seilmakere omkring 1817 (Haandverks Corpsets ruller i Riksarkivet, Oslo) og dessuten i Amsterdam. Weibach 1941, s. 72.
- 14 Gjengitt i Weibach 1941, s. 12.
- 15 Haandverks Corpsets ruller 1817.
- 16 Weibach 1941, s. 12.
- 17 Pfab 1960, s. 31.
- 18 1. c.
- 19 Edv. Brønlunds opptegnelser i NSM. Rasmus og Edvard Brønlund gikk i lære hos Hans Møller i Grimstad. Han var seil-, flagg- og kompassmakermester.
- 20 May 1952, s. 221.
- 21 Firmaet Weibach i København er i dag spesialister på nautiske instrumenter, men ble startet av en seil-, flagg- og kompassmaker.
- 22 Weibach 1941, s. 12.

- 23 I. c.
 24 I. c.
 25 Laugsartikler fra 1741 gjengitt hos Weilbach 1941, s. 46.
 26 Brev av 14. januar 1735 fra Kong Kristian VI der seilmakermestrenes rettigheter blir innskjerpet. Dette var før de fikk sine nye laugsartikler, så det må være rettigheter fra privilegiet som blir innskjerpet. Weilbach 1971, s. 73.
 27 Brewington 1963, s. 121.
 28 Pfab 1960, bilag s. 138.
 29 I. c.

Udengang eller fornyelse. 80-årene og deretter

- 1 Berg Smith i DNSH I, s. 148.
 2 F. eks. Ole M. Thomassen i Tvedestrand måtte slutte og flyttet til Horten i 1898.
 3 Syversen i Smøgen. Han hadde fått sin opplæring i Drammen.
 4 Rowe 1967, s. 74.
 5 Frank Larsen (intervju).
 6 Rowe 1967, s. 60.
 7 Iflg. telefonkatalogens yrkesregister.
 8 Forf. var til stede under en del av møtet og snakket etterpå med deltagerne.
 9 C. J. Knudsen, Oslo.
 10 Syversen, Smøgen, med yachtseil og fiskegarn. Elvstrøm med seil til hurtiggående lystfartøyer. Frank Larsen med servicestasjon for redningsflåter og fremstilling av kalesjer til day- og cabincruisere.

Sluttord

- 1 «Bestefar ville nødig ut med pengær, du veit dem var ikke så nøye på sånt før i tida,» sa Thomassen (intervju) på spørsmål om det kunne tenkes at bestefaren prøvde å få seilduken rimeligere ved smugling. Ellers berettes det om tre lass seilduk som ble satt i land «ute ved Grønland og transportert op langs Østeråvannet». Overtollbetjenten hadde en mistanke, «men kunne intet oppdage». Svensen 1936, s. 228. Jfr. ellers Hall 1971.
 2 Som eksempel kan nevnes at det i Bilstads seilbok på Dalane Folkemuseum finnes belegg på at det ved århundreskiftet ble sydd seil med bonetter.

LITTERATUR OG TRYKTE KILDER

- Andersen, Edvard: Det Praktiske Seilmageri. Chra. 1870.
 Andersen, Peder: Haandbog i det practiske Sømandskab. Chra. 1878.
 Andersen, R. C.: «Italian Naval Architecture about 1445». Mariner's Mirror 1925, s. 135—163.
 Aust-Agder: En statistisk-økonomisk analyse. Utg. av Arbeidsdirektoratet, Oslo 1956.
 Bang, Karin: Fjerne seil. Oslo 1962.
 Bengtson, Bengt: «Rationalisering hos hantverkere på 1700-tallet». Fataburen 1952, s. 111—124.
 Berg, Lorens: Tjømmø, en bygdebok. Kra. 1920.
 Bowker, R. M. & S. A. Budd: Make your own sails, London 1962.
 Brewington, M. V. : The Peabody Museum Collection of Navigating Instruments. Salem, Mass. 1963.

- Brewington, M. V.: «The Sailmaker's Gear». *The American Neptune* 1949, s. 1—20.
- Bro, Bjarne: *Praktisk sjømannskap*. Oslo 1943.
- Bugge, Chr. A.: *En Sørlandsby. Erindringer og skildringer fra Mandal i gammel og nyere tid*. Kra. 1924.
- Cappelen, J.: *Hovedregister til Storthingsforhandlinger 1814—1870*. Kra. 1885.
- Christensen, Arne Emil: *Norske båter*. Stens. Oslo 1963.
- Christensen, Arne Emil: «Båtbyggerverktøy og læreprosess». *Sømand, fisker, skib og værft*. Kbh. 1970, s. 240—264.
- Diriks, C. F.: «Om de forskjellige Slags Baade i Norge». *Folkevennen* 1863, s. 310—356.
- Eriksen, Erling: «Tønsberg sjøfart gjennom 100 år». *Vestfoldminne* 1961, s. 5—12.
- Eriksen, Erling: *Vår gamle sjøfartskultur*. Oslo 1968.
- Gamle danske håndverk. Red. George Nellemann og Jan Danielsen. Kbh. 1971.
- Gardberg, John: «Råsegel av Vadmal». *Budkavlen*. Vasa 1924, s. 102—108.
- Greenhill, Basil: *The Merchant Schooners I—II*. New rev. ed. Newton Abbot 1968.
- Grenander-Nyberg, Gertrud: *Segelduksvævning på 1600-talet*. Sth. 1960.
- Grevenor, Henrik: *Fra laugstiden i Norge*. Kra. 1924.
- Grieg, Sigurd: «Innledning». *Veileder til «de gamle verksteder»*. *De Sandvigske Samlinger*, Lillehammer 1959, s. 5—83.
- Hall, Elton W.: «Sailcloth for American Vessels». *The American Neptune* 1971, s. 130—145.
- Hantverket som kulturförmedlare mellan Norden och Europa. *Skrifter från Folklivsarkivet*. Lund 1957.
- Hasslöf, Olof: «Sjöfart och privilegier». *Handels- og Sjøfartsmuseet på Kronborg. Årbog* 1966, s. 71—104.
- Hasslöf, Olof: «Huvudlinjer i båtbyggeriets teknologi». *Norveg* 1970, s. 109—212. (Hasslöf 1970 a.)
- Hasslöf, Olof: «Maritimt næringsliv». *Sømand, fisker, skib og værft*. Kbh. 1970, s. 74—123. (Hasslöf 1970 b.)
- Heinesen, William: *De fortabte Spillemand*. Kbh. 1965.
- Hemmingsen, H.: «Livet ombord i sydfynske skonnerte». *Handels- og Sjøfartsmuseet på Kronborg. Årbog* 1967, s. 61—86.
- Howard-Williams, Jeremy: *Sails*. New York 1970.
- Høeg, S. Arbo. *Familien Høeg fra Drammen*. Larvik 1940.
- Håndverksliv I—II*, Oslo 1958.
- Jenkins, J. Gerant: *Traditional Country Craftsmen*. London 1965.
- Jensen, Jens Kusk: *Haandbog i praktisk Sømandskab*. 4. udv. og omarb. Udg. Nivaa 1924.
- Johnsen, Oscar A.: *Tønsbergs historie I—IV*. Oslo 1929-54.
- Killingstad, A.: *Røyken bygd før og nu*. Halden 1928.
- Kipping, Robert: *Elementary Treatise on Sails and Sailmaking*. 8th ed. London 1866.
- Klem, Knud: «Den danske kompagnifart». *Sømand, fisker, skib og værft*, Kbh. 1970, s. 154—192.
- Kongsspegelen. *Orionbøkene*. Det norske samlaget. Oslo 1965.
- Lane, F. C.: *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*. Baltimore 1934.
- Le Lièvre, Jules F. M.: *Manuel du voilier ou traite pratique du trace, de la coupe et de la confection des voiles*. Cherbourg 1843.
- Linder, Vilhelm: *Lärobok i Sjömanskap*. Sth. 1896.
- Lippe, Gerh. v. d.: *Bidevind og godt fullt*. *Minner fra seilskutetiden*. Oslo 1946.
- May, W. E.: «The History of the magnetic Compass». *Mariner's Mirror*, s. 210—222.
- Mystic Seaport Guide*. The Marine Historical Association, Inc. Mystic, Connecticut 1967.
- Newhall Ship Chandlery Co.: Catalogue*. New York 1902.

- Nielsen, Arthur W.: Mandals sjøfartshistorie fra ca. 1850. Oslo 1941.
- Nilson, Allan: Studier i svenskt repslageri. Nordiska museets handlingar 55. Sth. 1961.
- Norges håndverkere I—II. Stavanger 1938.
- Norges offisielle statistikk. Amtmennenes femårsberetninger 1846-50, 1856-60, 1866-70 og 1876-80. (NOS).
- Norsk folkediktning II. Oslo 1958.
- Det norske håndverks historie I—II. Oslo 1936.
- Den norske sjøfarts historie I—III. Oslo 1923—1951.
- Det norske Veritas: Klasseregister over norske Skibe. Chra. 1865.
- Petersen, Kaare: Norsk dampskipsfart blir en stormakt på havet. Trondheim 1949.
- Pfaff, Peter: Stockholms segelmakare. Ett hantverksyrke under 200 år. Stens. Lic.avh. Stockholm 1960.
- Prins, A. H. J.: Sailing from Lamu. Assen 1965.
- Ratsey, Th. W.: «Lecture on Sail Cloth and Sail Making». The Field 1924, s. 1—10.
- Ross, Hans: Norsk Ordbog. Chra. 1895.
- Rowe, Hans Henrik: Seilmaker'n på Tangen. Drammen 1967.
- Röding, J. H.: Allgemeines Wörterbuch der Marine I—IV. Hamburg 1793—1798.
- Rålamb, A.: Skeps Byggerij Eller Adelig öfnings Tionde Tom. Sth. 1691.
- Schilbred, A.: Borgerbok for Skien.
- Schmidt, J. A. S.: Forordninger, aabne Breve, Placater m. m. for Kongeriget Norge 1648—1813 I—II, Chra. 1851-52.
- Schou, August: Håndverk og industri i Oslo 1838—1938. Oslo 1938.
- Skipsbygging på Horten gjennom 150 år. Horten 1968.
- Snorres kongesagaer. Oslo 1942.
- Stavseth, Reidar: Av repslagerens saga. Tønsberg 1948.
- Steel, David: Elements of Seamanship. London 1794.
- Sundt, Eilert: Om den norske Husflid. Bilag til Folkevennen 1867.
- Svensen, Sv.: Tvedestrand. Oslo 1936.
- Svensson, Sam: «Wasas» segel och något om äldre segelmakeri. Sjöhistorisk Årsbok 1963-64, s. 39—79.
- Svensson, Sam: Handbok i sjömansarbete. 3. utg. Sth. 1956.
- Søgaard, Helge: «Danmarks middelalderlige håndværkerlav». Folk-Liv 1955-56, s. 85—106.
- Sømand, fisker, skib og værft. Introduktion til maritim etnologi. Kbh. 1970.
- Taylor, E. G. R. & M. W. Richey: The geometrical Seaman. London 1962.
- Tybring, Fred.: Fra vicekonsulens dager. Oslo 1945.
- Utsteinmøtet. Referat fra nordiske sjøfartsmuseers arbeidsmøte på Utstein Kloster 25.—28. august 1967. Red. Svein Molaug. Stens. Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo 1969.
- Vigeland, Nils P.: Danmarksfarten fra Sørlandet. Oslo 1936.
- Vigeland, Nils P.: Norsk seilskipsfart erobrer verdenshavene. Trondheim 1943.
- Weibust, Knut: «The Crew as a social System». Norveg 1958, s. 197—262.
- Weibust, Knut: Deep Sea Sailors. Stockholm 1969.
- Weilbach, J. P.: Blade af Sejl-, Flag- og Kompasmagerlaugets Historie 1591—1741—1941. Kbh. 1941.
- Wessel-Berg, Fr. Aug.: Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegial-Breve I—IV. Chra. 1841-45.
- Ytreberg, Nils A.: «Særpreg i byggehåndverket nordenfor Trondheim». Håndverksliv. Oslo 1958, s. 313—341.
- Aalholm, O. A.: Sjørensens fra Brattekleiv. Arendal 1942.

ARKIVALIA OG UTRYKTE KILDER

Riksarkivet

Marinecommandoen 1807—1899:

A 164 Værftskorpset ca. 1817-27.

A 165 Haandverkskorpset 1817-30.

A 166 Haandverkskorpset 1817-40.

Folketellingen 1865 for Horten, Borre, Tønsberg, Tjøme, Tvedestrand, Dypvåg.

Revisjonsdept.: Inngående tollbøker 1860-65 for Horten, Tønsberg og Tvedestrand.

Statsarkivet i Oslo

Kirkebøker for Larvik, Stavern, Fredriksvern og Stokke.

Sejnsprotokoller for magistraten i Tønsberg og Christiania ca. 1850-80.

Statsarkivet i Kristiansand

Utskrifter og Xeroxkopier av kirkebøker og mønstringsprotokoller for Mandal og Tvedestrand ca. 1825-60.

Institutt for folkelivsgransking, Oslo

Xeroxkopi av seilbok etter seilmaker Bugge, Mandal. Original hos skipsreder Jørgen Bugge, Mandal.

Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo

Tradisjonsopptegetninger fra sjøfolk.

Personaliaarkiv: Papirer vedr. slekten Brønlund og seilmaker Martin Rønne.

Seilbøker etter G. Rasmussen, Grimstad.

Smith-Sørensens samlinger, Tromøy

Rederarkiv og andre opptegetninger.

Vestfold Fylkes Museum, Tønsberg

Seilbok etter Emil Pedersen, Tønsberg.

Carl Knudsengården, Lillesand

Notisbok etter Cornelius Wesøe.

Dalane Folkemuseum, Egersund

Arkivalia og seilbok etter Johan Bilstad, Egersund.

Kopier av opptegetninger vedr. firmaets 100-årsjubileum fra seilmakermester A. M. Iversen, Bergen.

BESØKTE SEILMAKERVERKSTEDER

Bøes seilmakerverksted, Egersund.

Hovdans Seilmakerverksted A/S, Oslo.

Seilmaker Høeg, Drammen.

C. J. Knudsen & Søn, Oslo.

Johan Larsen A/S, Kristiansand S.

Seilmaker Syversen, Smögen, Bohuslen, Sverige.

BESØKTE MUSEER OG SAMLINGER

Norsk Folkemuseum, Oslo.
Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.
Drammens Museum, Drammen.
Marinemuseet, Horten.
Vestfold Fylkes Museum, Tønsberg.
Aust-Agder Museet, Arendal.
Smith-Sørensens samling, Tromøy.
Mærdøgård ved Arendal.
Carl Knudsen-gården, Lillesand.
Dalane Folkemuseum, Egersund og Sogndalstrand.

INFORMANTER

Bilstad, Tønnes (f. 1884), pensjonert snekker, Egersund. Sønn av seilmakermester Johan Bilstad.
Danielsen, Johan (f. 1891), pensjonert formann fra Hovdans seilmakerverksted, Oslo. Tidligere sjømann.
Dæhli, Agnes (f. 1900), husmor, Horten. Datter av seilmakermester Ole M. Thomassen, datterdatter av seilmakermester Ole T. Eriksen, Tvedestrand. Søster av Thv. Thomassen.
Haslev, Kjell (f. 1940), formann på Hovdans seilmakerverksted, Oslo.
Larsen, Frank (f. 1934), seilmakermester, disponent, Kristiansand S. Sønn av William Larsen.
Larsen, William (f. 1904), seilmakermester, Kristiansand S.
Løining, Jakob (f. 1904), pensjonist, Egersund. Tidligere sjømann. Sønn av seilmaker Jakob Løining, f. 1851.
Thomassen, Thorvald (f. 1884 død 1972), pensjonert formann fra Marinens seilloft, Horten. Tidligere sjømann. Sønn av seilmakermester Ole M. Thomassen. Dattersønn av seilmakermester Ole T. Eriksen, Tvedestrand. Bror av fru Agnes Dæhli.

Intervjuene er foretatt i tiden 1968—1972. De fleste informantene har vært besøkt flere ganger, men bare Thorvald Thomassen har vært intervjuet systematisk gjennom hele tidsrommet. I tillegg har jeg fått verdifulle opplysninger av en rekke personer. Disse er fru Anna Haugland, Egersund, konservator Anton Aarebrot, NSM, pensjonert skipsfører Gerhard Andersen, Tromøy, seilmakermester Peter H. Høeg, Drammen, seilmakermester A. M. Iversen, Bergen, og pensjonert sjømann Arne Endresen, Oslo.

BILLEMATERIALE

Tegnearbeidet er utført av Ingrid Lowzow og Lars Wormdal, Institutt for Folkelivsgransking, Universitetet i Oslo.
Fotoarbeidet er utført av Arthur Sand, Institutt for Folkelivsgransking og Terje Olsen, Norsk Sjøfartsmuseum.

OVERSIKT OVER SEILMAKERMESTRE OG SELVSTENDIG DRIVENDE
SEILMAKERE FREM TIL 1938

Navn/Født	Lærested	Virkested	Andre foretak	Anmerkning (Kilde)
Bilstad, Johan Egersund, 1837	—	Egersund	Reder Fisker Fiskesalteri	I lære hos faren, Jacob Bilstad. (Personaliaarkiv DF, Intervju med Tønnes Bilstad.)
Bilstad, Jacob Egersund, ca. 1870	Egersund Til sjøs	Egersund	Reder Losoldermann Havnefogd Skipper	Sønn av ovennevnte. I lære hos faren, Johan Bilstad. Drev seilloft i Egersund en ganske kort tid. (Som for Jacob Bilstad.)
Blåbærvig, I Hemnes, 1865	—	Mosjøen	—	(NH 1938.)
Brønlund, Edv. Songe, 1835	Grimstad	Cardiff Arendal	Skipshandel	Skippersønn. Bror av R. Brønlund. I lære 13½ år gammel. (Opptegnelser Edv. Brønlund NSM.)
Brønlund, R. Songe, 1824	Grimstad	Porsgrunn	Blokkmakeri Reperbane Metallstøperi Mek. verksted Kompassmaker	Ble seilmaker p. g. a. legemsskade som hindret ham i å bli skipper. Skippersønn. Bror av E. Brønlund. Utlært kompassmaker. (Opptegnelser Edv. Brønlund NSM.)
Bugge, Jørgen Ørbeck Tørresen, ca. 1820	—	Malmö Mandal	—	(Seilbok 1847-57.)
Bull, Jacob G. Stokke, 1821	Drammen	Tønsberg	—	Skippersønn. Av rederslekt. Legemsskade. (F. 1865, Magistratsprotokoll, Tønsberg 1856-70.)
Christensen, K. Bergen 1869	Bergen	Bergen	Sjømann	Sønn av skomakermester. 11 år med seilskuter. Svenneprøve og håndverksbrev fra 1907. (NH 1938.)
Dahl, Henrik E. Ukjent fødested og år. Trolig ca. 1770-80	—	Sandefjord	—	Var velstående. Mye nyttet i offentlige verv. Med i bystyret. (Sandefjords hist. 1928.)

Navn/Født	Lærested	Virkested	Andre foretak	Anmerkning (Kilde)
Dahle, Ole A. Strømsø, ca. 1730	—	Drammen	Sjømann	Borgerbrev fra 1767 dan- ner etableringsåret for Seil- maker Høeg i Drammen. (Rowe 1967.)
Engelsen, Bj. Bergen, 1906	Bergen	Bergen	—	I lære hos faren som var seilmaker. (NH 1938.)
Engelsen, Edv. Bergen, 1864	Bergen	Bergen	—	To år med norsk, 4 år med engelsk seilskute. Egen for- retning 1893. (NH 1938.)
Eriksen, Ole T. Mandal, 1828	Mandal?	Tvedestrand	Reder Skipper	Sønn av murmester. (Folketelling 1865.) Munt- lige opplysninger av A. D. og Thv. T.)
Evensen, Chr. A. Sandar, 1879	Sandefjord	Sandefjord Marinen	Skipshandel	I lære hos faren som var seilmaker. Med seilskuter sommene 1898 og 1899. (NH 1938.)
Gundersen, Thv. Kristiansand 1879	Grimstad	Grimstad	—	Sønn av musikkersjant. I lære hos G. Rasmussen. En tur til sjøs som seil- maker. (NH 1938.)
Halvorsen, Isak Porsgrunn 1795	Porsgrunn	Skien	—	I lære hos Michel Halvor- sen. Borgerskap fra 1825. Attest fra to skipperer om faglig kompetanse. (Schilbred, p. 121.)
Halvorsen, Theo. Stavanger, 1864	Stavanger	Australia USA Stavanger	Rigger Sjømann	I lære fra 10 års alder. Til sjøs i 12 år. (Personalia- arkiv NSM.)
Hofmand, Peder S.	—	Drammen	—	Sønn av seilmaker Søren Hofmand. Borgerbrev som seilmaker på Strømsø fra 1752. Giftet seg med Berthe Marie Rolvsdatter, en skipperenke. Hennes tredje mann ble Ole A. Dahle, pleiefar til Peder N. Høeg. (Rowe 1967.)

Navn/Født	Lærested	Virkested	Andre foretak	Anmerkning (Kilde)
Hofmand, Søren	—	Drammen		(Rowe 1967.)
Hübert, Bjarne Kristiansand S 1896	Kristian- sand S	Kristian- sand S	—	I lære hos faren som var seilmaker. Overtok farens forretning, etablert i 1777. (NH 1938.)
Høeg, Peter H. Drammen, 1842	Drammen	Drammen	Reder	I lære hos faren, O. A. Høeg. Tur til sjøs. Opphold på seilmakerverksted i Altona. (Rowe 1967.)
Høeg, O. A. Drammen 1804	Drammen	Drammen	Diverse (Se anm.)	I lære hos faren Peder N. Høeg. Borgerskap som seilmakermester og seil- duksfabrikant 1832, som tauverksfabrikant 1833, som kompassmaker og glassmester 1840. Tur til sjøs. (Høeg 1940.)
Høeg, Peder N. Strømsø 1768	Drammen	Drammen	Høker	I lære hos pleiefaren, Ole A. Dahle. Borgerbrev fra 1795 som seilmaker og høker med anledning til å drive smånæring. Utvidet før sin død med seilduks- veveri. (Høeg 1940.)
Høeg, Peter Drammen 1899	Drammen	Drammen	—	I lære hos sin far, Peter H. Høeg. Med seilskuter 1916- 17. Opphold på syv for- skjellige verksteder i løpet av femten måneder i USA. (Rowe 1967, NH 1938.)
Iversen, And. Bergen, 1891	Bergen	Bergen	—	I lære hos sin far, A. M. Iversen. På verksted i Eng- land i ett år. (Iversen 1968.)
Iversen, And. M. Bergen, 1843	Bergen	Bergen	—	Sønn av skomakermester. Til sjøs med engelske skuter.
Johansen, C. B. Fredriksvern 1828	—	Tønsberg	—	(Folketelling 1865.)

Navn/Født	Lærested	Virkested	Andre foretak	Anmerkning (Kilde)
Johansen, P. A. Tønsberg 1870	Tønsberg	Oslo	Skipper	I lære hos sin far, C. B. Johansen. (NH 1938.)
Jørgensen, Sv. Tromsø, 1891	Tromsø	Tromsø	Styrmann	Til sjøs som seilmaker på seilskuter. Styrmanns-eksamen 1915. (NH 1938.)
Knudsen, C. J. Oslo, 1886	Oslo	Oslo	—	Sønn av sjømann. (NH 1938.)
Larsen, Niels Oslo, 1820	Oslo	Oslo	—	I lære hos J. H. W. Timm. Kjent udyktig av innrulleringsvesenet. (Magistratsarkiv, Christiania 1847-55.)
Larsen, Omund J. Kristiansand S, 1867	Kristiansand S	Kristiansand S	—	I lære hos sin far, Laurits Larsen som var seilmaker og skipsbygger i Kristiansand S. Studert ett år i Skottland. (NH 1938, Intervju med Frank Larsen 1970.)
Madsen, J. A. Ålesund, 1905	Ålesund	Ålesund	—	I lære hos bestefaren, J. A. Madsen. Også faren, Ernst Madsen, var seilmaker. (NH 1938.)
Marsteen, S. G. G. — Kristiansund N, 1879	—	Kristiansund N	—	(NH 1938.)
Mikalsen, Ole E. Solum	Porsgrunn	Porsgrunn	—	I lære hos K. A. Knudsen. Med seilskuter 1897—1914. Sønn av bjelkehugger. (NH 1938.)
Møller, Hans Ukjent fødested og -år	Apenrade	Grimstad	—	Var seil-, flagg- og kompassmaker i Grimstad frem til sin død i 1858. Forretningen ble bestyrt av E. Brønlund inntil 1861. Da overtok G. Rasmussen forretningslokalene. Både R. og E. Brønlund gikk i lære hos Hans Møller. (Opptegnelser Edv. Brønlund, NSM.)

Navn/Født	Lærested	Virkested	Andre foretak	Anmerkning (Kilde)
Nielsen, Nicolai Mandal, 1835	—	Drøbak Oslo	—	Borgerskap som seilmaker i Oslo fra 1863, etter å ha oppsagt sitt borgerskap til Drøbak. (Folketelling 1875, 1885, Magistratsarkiv, Christiania 1855-69.)
Nordstrøm, J. N. Fredriksvern, 1814 (Nordstrøm, Niels Fredriksvern, 1828) (Nordstrøm, Niels S. Laurvig 1768)	—	Sandefjord	—	Niels Nordstrøm, født i Fredriksvern 1828, er utlært seilmaker i Marinen. Han er sannsynligvis yngre bror av J. N. Nordstrøm. Han er også bosatt i Sandefjord, men som skipper. En tredje Nordstrøm, Niels Svendsen var Seil-, flagg- og kompassmakermester i Marinen fra 1817-19. Han var da «interimistisk antagen» og sluttet «formedelst Alderdom og Svagelighed». (F. 1865, Haandværks-corpsets Ruller. 1817-27.)
Olsen, Ole M. Tromøy, 1836	Til sjøs	Tromøya	Skipsbygg- mester Kranforretning Båtbyggeri	Arbeidet som seilmaker om vinteren mens han seilte styrmann. Trolig for Pusnes. (Erindringer Smith-Sørensens saml.)
Olsen, Truls Ringerige, 1672	—	Til sjøs	—	Var seilmaker i fart på Ost India og Grønland. Ble innrullert til orlogsflåten av Iver Huidtfeldt. (Rowe 1967 s. 10.)
Pedersen, Emil Laurvig, 1816	—	Tønsberg	—	(Folketelling 1865.)
Rasmussen, G. Ukjent fødested og -år	—	Grimstad	—	Overtok Hans Møllers verksted i 1861. Lite kjent om hans person, men han var venn av E. Brønlund. En del forretningskorrespondanse bevart etter ham. (NSM Arkivalia.)

Navn/Født	Lærested	Virkested	Andre foretak	Anmerkning (Kilde)
Schwings, B. Bergen, 1882	Bergen	Bergen	—	I lære hos faren som var seilmaker. Ett år i Berlin, 3 år i USA. (NH 1938.)
Timm, J. H. W. Altona, 1812	Altona	Oslo	Reperbane	Gått i lære hos sin far, Hans Henrich Timm. (Magistratsarkiv, Christiania 1835-41.)
Torgersen, C. Torvastad, 1860	—	Haugesund	Sjømann	Læretid 1875-79. Til sjøs i 36 år. (NH 1938.)
Thomassen, Ole M. Mandal, 1848	Tvede- strand	Tvede- strand	Skipper Tømmermann	I lære hos Ole T. Eriksen. Ble gift med dennes eldste datter og overtok bedriften. Måtte slutte omkring 1900. Begynte på Marinens seilloft i Horten. (Intervju med A. Dæhli og Thv. Thomassen.)
Thomassen, Thv. Tvedestrand, 1884	Til sjøs	Til sjøs Marinen	Sjømann	Lærte av faren, Ole M. Thomassen, og av bestefaren Ole T. Eriksen, mens han gikk på skolen. Til sjøs straks etter skolen. Seilte som matros og seilmaker til han begynte på Marinens seilloft i Horten. (Opplysninger fra ham selv.)
Wold, Julius		Tromøy	Skipper	Var egentlig skipper, men slo seg ned som seilmaker. Sydde for O. B. Sørensen omkring 1890. (Gerh. Andersen, Arkivalia, i Smith-Sørensens Saml.)

FORKORTELSER

- AA Aust-Agder Museet.
DF Dalane Folkemuseum.
DNSH *Den norske sjøfarts historie.*
IFF Institutt for folkelivsgransking.
NF Norsk Folkemuseum
NH *Norges håndverkere.*
NSM Norsk Sjøfartsmuseum.
SSHM Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm.
VF Vestfold Fylkes Museum.

SUMMARY

This work was submitted as the author's thesis for the M. A. degree in ethnology at the University of Oslo. It was begun in 1968 and concluded in 1972.

The sailmaker together with other maritime craftsmen seems to have been "forgotten" by those researchers who have dealt with the history of crafts and craftsmen's associations. This is mainly due to these craftsmen's scanty representation in records commonly used by historians. Neither sailmakers, riggers, blockmakers nor ship carpenters had guilds or equivalent associations in Norway in the period covered by this investigation viz. 1850—1914. In books dealing with maritime history the sailmaker is often mentioned in passing and as a matter of course, which means that it is difficult to get any information about his social, economic and educational background.

During the second part of the 19th century the sailing ship tramp trade had an enormous expansion in Norway. Particularly in the south eastern parts of the country a great deal of ship building went on. The financing was achieved through joint-ownership where all social classes participated. An example of this may be given from the year 1865. According to a census there was a joint ship owner in one in three households at Sandøya near Tvedestrand, one of the several little communities engaged in shipping industries. Except for a few households of very old persons all families got their incomes from shipping.

These shipping activities were encouraged by the liberalisation of the legislature which had earlier been dominated by mercantilistic doctrines. These distinguished sharply between towns and rural districts giving citizens in the towns privileges to engage in trade and shipping. From 1842 possibilities opened out for the people in country districts to take an active part in foreign trade.

The new laws were favourable to shipping activities. For craftsmen, however, the new liberalism was often disastrous as it opened the way to competition from cheaper industrial goods from abroad. The sailmaker was a craftsman but he was also intimately connected with shipping. One of the intentions of this investigation was to see what the conditions for sailmakers were like before and after steam ships took over from sailing vessels.

Sailmaking was a craft reserved by law for town dwellers. There was, however, good reason to believe that others than formally trained sailmakers did a great deal of sail-making. This was confirmed by the museum collections of sailmakers' gear. These have as

often been donated by skippers and sailors as by sailmakers. There was also the question of the combination of apparently different professional activities such as the production of hourglasses and compasses on the one hand, and of sails and flags on the other. The title of sail-, flag- and compassmaker is known from the Netherlands, Denmark, Sweden and Norway.

Many different sources have been used in this thesis in an attempt to find answers to some of the questions about sailmakers as craftsmen and sailors. Interviews with sailors and sailmakers and visits to sail lofts have been of great importance. Other sources like the museum collections of subjects and records, together with public records have been consulted. Printed sources have also been used, both textbooks on sailmaking and seamanship, and fiction. The atmosphere of sail lofts seems to have appeared attractive to novelists.

Sailmaking was both a craft and a common skill among most sailors on board sailing vessels. The making and repair of sails was an attractive activity as it offered opportunities for social contact. The work also had a certain prestige being the only manual activity where the skipper might give a hand. The skipper also functioned as master sailmaker when new sails were being cut on board. Sailmaking could be carried on both at sea and ashore, offering sailors employment both places.

The men who established their own sail lofts very often were former skippers, or they would most probably have become skippers if they had not been physically handicapped and thus prevented from making a career at sea. The number of permanent employees in the sail lofts seems to have been quite small except for a few firms where there might be one journeymen and 3—5 apprentices, sometimes more. But besides these persons, appearing in public records, there were seasonally engaged unskilled workers, among these a great number of women.

Sailmaking seems to have been one of a whole set of accomplishments originally falling to the skipper. The skippers were also strongly opposed to the establishment of the Sailmakers', flagmakers' and compassmakers' guild in Copenhagen. And in Stockholm sailmakers complained that skippers were making sails illegally. In 1839 sailmaking and compassmaking became two separate trades in Norway.

When steam ships took over sailmakers had to alter their production and adjust it to the changed conditions. The production of yacht sails became one of several new activities in the sail lofts. Sewing machines brought noise into the former quiet workshops where social contact and talking had been given full scope. The work lost some of its attraction, as being a sailmaker was no longer held in the same credit at sea as it had been before.