

Den vestlandske stengeriggskøyte (storskøyte) 1890—1920

LARS J. SKARPNES OG JENS ELDØY

Del I (Av Lars J. Skarpnes)

Av de seilende og dekkede «småskipstyper» av tre som i forrige århundre og et stykke inn i vårt besørget utveksling av nødvendigheter innenriks og — delvis — utenriks, hadde vi seks: jakten, galeasen, skværseilskonneren, sluppen, kutteren og skøyta.

De tre første er beskrevet i store trekk annet sted (Skarpnes: Den norske jakt, galeas og skværseilskonner. Sjøfartshistorisk Årbok, 1974 og 1975, utgitt av Bergens Sjøfartsmuseum, som det henvises til når jakt nevnes nedenfor).

Av de siste tre kommer iallfall *sluppen* som et kjent navn. Ser en imidlertid på de nokså få pålitelige gjengivelser av slupper fra begynnelsen av 1800-tallet, blir en motvillig nødt til å innrømme at vi egentlig ikke har noen norsk «heimavla» type slupp. Å lete etter særdrag mellom tidens slupp og jakt blir bare pirk. Begge er sneiseilere med samme rigg, lik mast med fra en til tre rær. Begge har speil, enkelt kort flattliggende spryd som ikke har martigal (dolfin) med dennes kompliserte utstyr. I sprydnokk var enten skjev-gatt eller blokk for uthaler av klyver, så denne hang bare i sitt eget fall og kunne derfor berges inn på dekket for fastgjøring, mens begge hadde stagfokk til hegder på stag fra gods gjennom hull i stevn.

Jakt kalles stundom slupp, og omvendt. Molaug må ha rett i sin teori at når jakten skulle utenriks vestover, ble den kalt slupp fordi dette var det kjente engelske navn på en enmastet sneiseiler.

Det berettes her (Stord) at en av Rosendalsbyggerne ca. 1860 «fikk betaling av staten» for å lære sluppbygging i Holland. Dette ble den senere velkjente slupp, tilpasset norske forhold, med forholdsvis lav med bred rigg, stormast

og mesan, bare breifokkrå — den gikk etterhånden ut — spryd som før, loddrett stevn og lang utoverhengende rund hekk. Især slo denne type an som fiskefartøy, og med modifikasjoner finner vi den ennå, med motor.

Kutteren er engelsk — jeg ser bort fra den norske motor«kutter» av i dag. Fra ca. 1890 til første krig da engelske fiskere gikk over til steam, ble de solgt i hundrevis til så billig pris at det ble som en feber å få tak i dem. I følge forteller her må svenskene ha hatt bedre tilgang på kapital, for de beste og største skal ha havnet der. Men en utrolig mengde av dem, også disse gode, kom til Vestlandet, og flere flyter fortsatt. Det fortelles mange historier omkring dem, bl.a. følgende: En karmøybu med litt kapital gikk i land i Grimsby fra en makrellskøyte, kjøpte en nokså stor kutter etter noen dagers prutting, fikk hjelp av selgeren til å få opp seilene, og seilte den mo alene til Karmøy og kom vel frem.

Tilbake står så *skøyta*.

Navnet er så velkjent og hjemlig at vi ville bli skuffet om heller ikke den skulle være norsk — eller iallfall nordisk i opprinnelse. Er den så det?

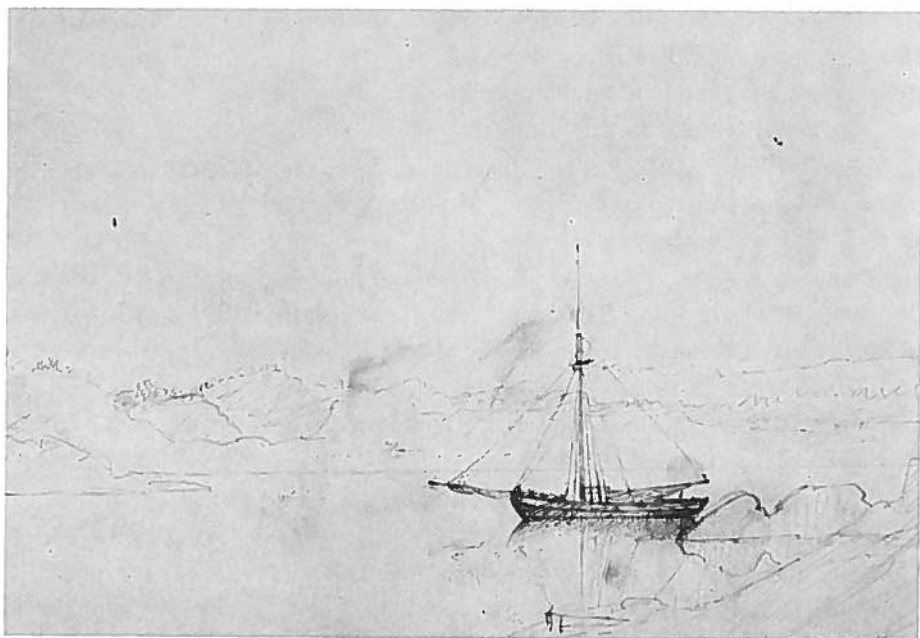
Ved «skøyte» forstod de på Vestlandet ca. 1890—1920 en spissgattet, enmastet, dekket sneiseiler i «småskipsklassen». Før dette ble den for det meste bygget i Ryfylkefjordene og brukt på Ryfylkeøyene, bl.a. Kvitsøy. I begge områder kunne hver grend og ofte hver gård ha sin skøyte. Delvis for frakting av grendens eller gårdens produkter til bymarkedene mellom Bergen og Østlandet, men like meget for vintersildefisket med «botnaga'n», bunngarn.

Med unntak for de mindre som var «halvåpne», var de heldekkede klinkbygde, størrelse 35—45 fot, rigg som før nevnt. De kunne om nødvendig også ros med årer.

Litt historikk

Både skipstypen og navnet fører oss ut i et villniss av virkelighet og teori, av stedlige varianter og årenes utvikling, som forskere har holdt seg unna i det lengste. I følge Arne Emil Christensen er navnet «skøyte» ikke nevnt i norsk skrift før ut på 1800-tallet. Det forhindrer dog ikke, mener han, at både type og navn kan ha vært kjent i visse strøk, og navnet iallfall brukt på folkemunne. Han vil ikke binde seg til noe med sikkerhet.

Forskere er enige om at navnet «skøyte» tilhører den Nordsjøgermanske skipsnavnfamilie: oldnordisk «skuta», moderne skandinavisk *skute* (*skude*), tysk *Schute*, nederlandsk *schuyt* (*schuit*), engelsk *scowt*, skotsk *scoot*, fransk *escute* osv.



Stengeriggskøyte, muligens i Kvinnheradfjorden. Udatert blyantskisse av Amaldus Nielsen.
(Oslo komm. kunstsamlinger.)

Topmast-rigged sailing smack. Undated pencil drawing by the Norwegian seascape painter Amaldus Nielsen.

Hvorfor da separatnavnet «skøyte» i dag på en spesiell skipstype når vi ellers til daglig bruker navnet «skute» om både små og store dekkede fartøyer? Her på Stord bygges 300.000-tonnere. Så snart de er kommet på vannet og i fart, heter de straks blant sjøfolk «skuter», uansett kjempestørrelsen.

Etter mitt skjønn virker det som om navnet «skute» (sammen med snekka, som er blitt en dverg) kanskje er det eldste skipsnavn vi har bevart. Flere har skrevet om de nordiske sagaers «skuta», det fyldigste vel av Falk i hans «Altnordisches Seewesen» (1912). Denne burde forresten forlenget ha vært tilbakeoversatt til moderne norsk for lettere tilgang for skipshistorisk interesserte — og revidert fordi han favner over hele 500 år, og en del kan støte an mot god sjømannssans.

Viktigere for vårt emne her er imidlertid at alt i oldnordisk finnes navnet «skuta», dengang spredt over et stort antall skips-*størrelser*, selv om vi kan tro at typen er den samme. Det omtales både små «njosnarskuter» (hurtige speider-

skuter) og store skuter som lasteskip over havet. Dette kan bety at alt da var navnet gammelt og begynt å oppløses.

Etymologer mener at «skute» i opprinnelse kommer av «det som stikker ut» — f. eks. en fjellhammer.

I følge Tacitus i «Om Germanerne», (98 e. Kr.), var «sviones» (svenskenes) skip lik i begge ender, «stakk ut» i endene, som Nydambåten (ca. 400 e. kr.) og som skøyta senere. Som sjøord ville jeg selv foretrekke «skyte», det som gjør fart som en pil — eller en båt. Vårt eget gamle og fremdeles levende ord for å ro med ansikt i fartsretningen, er «skåte», «skote», «skjota på», «skute» på vestlandsk. Det moderne «padle» er et nytt «finere» låneord fra engelsk. I de tidligste båter, før de ble bordhøye nok til årer, satt de i akterenden og «skutet» seg frem. Kan ordet etter hvert ha spredt seg til båten som «kjøre» til «kjerre»? I vikingskipene het bare akterenden «skuten», i dag skotten, muligens en svak ledetråd.

Forskere viser oss at nordboernes utrolige ekspansjon i vikingtiden førte til at både skipstype, skipsnavn og skipsdelers navn slo varig rot der de for frem, og delvis bosatte seg, til og med i Frankrike og Irland. Trolig navnet «skuta» også. Av skipsdelers navn fristes en her til å nevne «lubeit», hollandsk «Loefbijter». Min far som var tømmermann, sa alltid «fingerliner» om rorhengslene, på hollandsk «fingelingen», visstnok også tysk. Lasten het på gammel-nordisk «bulka» eller «bunka». Engelsk har bevart ordet «bulk» om hel last, og så sent som iallfall 1930 het de ekstra lange årer for en jakts dyplastede storbåt ennå «bunkårer», en åre for en mann.

Vår eldre skøyte hadde en god lubeit. Det er den del av undervannsskipet, stevn/kjøl/baug (halsene), det som først kommer gjennom vannet, biter seg fast til luvart, og er så viktig for bidevindsseilas.

Lubeit er altså en innebygget egenskap ved selve skipet. Problemet har vært prøvd løst på flere måter. Hollenderne la et eget tømmer boltet til underkant av halsene, som et «skjegg», som Landstrøm kaller dette.

På engelskkutterne løste de problemet ved å gjøre forskipet langt, smalt og kileformet helt ned til kjøl. De hadde god «entry», var ypperlige bidevindere og gode vendere.

På norske skøyter og jakter etc. ble det løst ved som på vikingskipene å bygge inn en smal «skarp» i halsene, men med «kinner» som en uønsket biegenskap. «Kinner» må være vikingskipenes «kinnungar».

Navnet «skøite» er i følge materiale vennligst utlånt av Norsk Sjøfartsmuseum, første gang i dansk skrift nevnt år 1611. I Sverige senere, 1768, av Chapman. I Norge som nevnt først på 1800-tallet. Dette kan gi oss flere tanke-

korn. Vestlandske skribenter som Absalon Beyer (ca. 1560) nevner «skudery» ofte uten å angi type. Edv. Edwardsen (ca. 1600) likeså, men om forskjellige typer skip, fra åpne lektene (som ennå heter skuter i Bergen) til angripende, «smaa Frantzosiske skudery» og om lasteskip. P. Claussøn Friis, også ca. 1600, må ha fått sine sjøberetninger fra sjøfolk. Han bruker navnet «skuter» sammen med båter, slik at vi forstår skutene er større enn rene båter. «Item mange Tusinde Fischere med Schuder og Baade. . .», og «Skib, Skuder, Jacter og Baade, saavel aff Danmark oc Lante Holsten som her Vesten oc Norden til aff Landet, søgte aarligen der hen at fiske, foruden de som boede i den Egn (Viigsiden)».

«Skøyte» nevnes altså ikke av noen norske skribenter samtidig med den danske av 1611. «Skudery» derimot nevnes flittig. Det er kanskje lite å bygge på, men det kan virke som om Norge, til dels Sverige, har holdt på sitt gamle navn på skip av en viss størrelse, spissgattere, mens danskene har tatt opp det hollandskpregede navn «skøyte» tidligere. Med den intime kontakt mellom de nordiske land f. eks. ved sildefisket «i den Egn (Viigsiden)», må det vel ha forekommet ikke så liten utveksling av erfaringer og tilpasninger til hverandres farkoster.

Om «schuden» eller «skøyten» av 1611 var dekket på den tiden, foreligger intet sikkert. Vi kan imidlertid tillate oss å gjette at med den lange reise og det langvarige fisket, så kan de ha vært «halvdekket» som visse Ryfylkeskøyter senere, for oppholdsrom for mannskapet. At de var spissgattere, tror jeg vi kan slutte oss til av P. Cl. Friis, «Skib, Schuder, Jacter og Baade», «Schuder oc Baade» etc.

For å nevne enda et beslektet skipsnavn: Den tyske småskipsspesialist Szymanski nevner at i Papenburg ble det i 1780-årene bygget mange «Schütt-schiffe» fra 18 til 40 lester, «je zu 4000 Pfund» = 36—80 tonn, passende for skøyter. Noen beskrivelse gir han ikke, om de var spissgattere. Jeg tar det bare med p.g.a. vår vestlandske «skytta», «skjøtta», «skyttbåt».

Til slutt da spørsmålet: Kan vårt navn «skøyte» som «matunautr — matelot — matros» ha gjort samme frem- og tilbakevandring: «Skuta — schuyt — skøyte»?

Vår Vestlandsskøyte

Som nevnt ble det bygd skip med navnet «skøyte» på Vestlandet i første halvdel av 1800-tallet. Utover fra ca. 1840 begynte især Hardanger å bygge skøytene større og større, fremdeles i klink, for vanlig fraktestart, især til og fra

Bergen. Det var dekkede, lett håndterlige sneiseilere, til dels med spriseil, beregnet for lite mannskap.

Omkring 1850 var de begynt å bygge de største av dem i kravell. Og nå fremstod *dronningen* blant Vestlandsskøytene, Stengeriggskøyta, også kalt Storskøyta. Såvel navn som pålitelige malerier (Amaldus Nielsen, Sørvig o.a.) viser oss at de har hatt en overhendig rigg, og selv har jeg sett de siste av dem under seil. De var kommet opp i 60—65 fot, med en svær overvannsbredde i forhold til lengde, 1:2,5, men med fine undervannslinjer, og høyt bunnreis i forhold til f.eks. jakten. De var gode bidevindere og sikre vendere som ikke «datt tilbake fra vindøyet», det kritiske punkt i en baut. Mer om selve fartøyet senere.

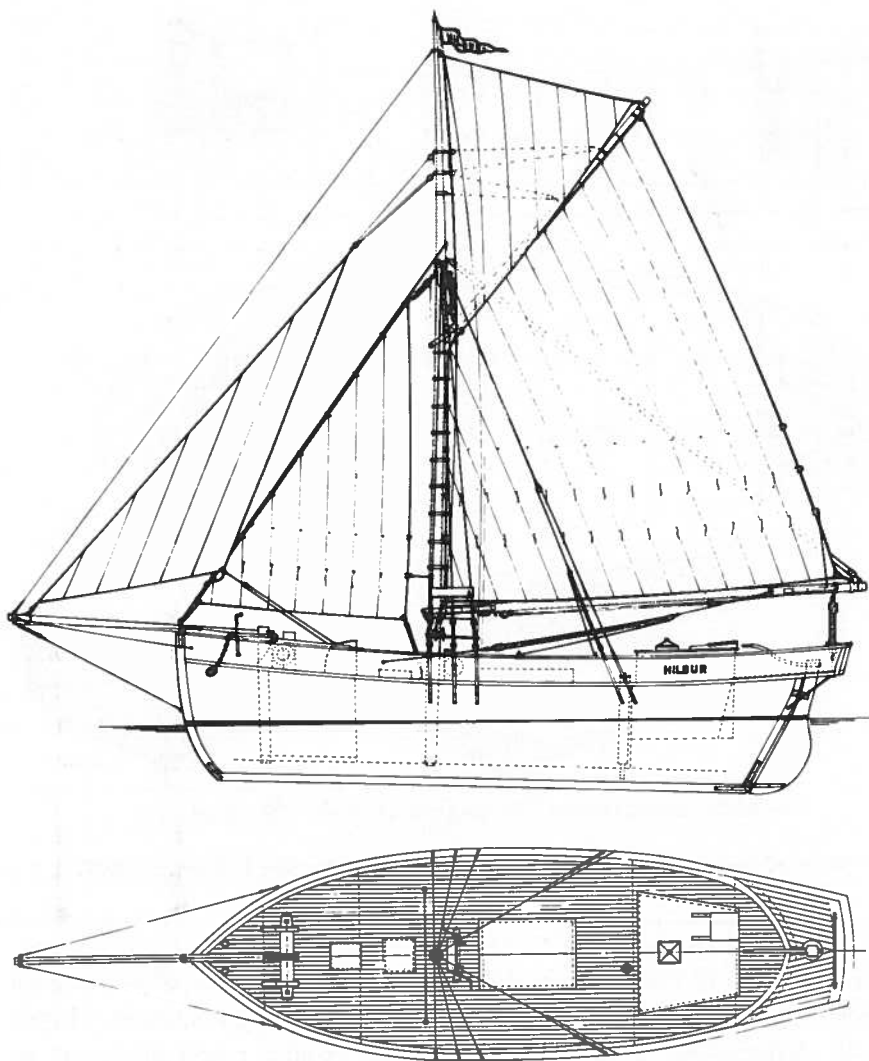
Det må ha vært ekspansjonen i den berømmelige «Slofarta», salting og føring av skrei fra Nordland til Vestlandet, som førte til disse svære Vestlandsskøytenes oppkomst. Det oppstod da et stort behov for skipsrom, fartøyer av en størrelse innen visse grenser, bestemt ikke bare av vår kronglete, værharde kyst, men også den begrensning en slik fiskelast tålte av sin egen tyngde. (Om slofarta, se «Den norske jakt. . .»)

I «Almuevennen» 1849 ser vi at gjennomsnittslasten i slofarta da var 20 000 stkr. saltet skrei. Pris til fisker pr. storhundre, 120 stkr. fersk fisk, var 1½ speciedaler. Til 1000 fisk medgikk 3½—4 tønner salt, dette som ballast nordover. En må gå ut fra at de fleste Slofarerne på den tid var jakter ca. 60—65 fot.

Storskøytene lå med sine høye bunnreis noe lavere i inntak, selv om den store bredde oppveide noe. Et eksempel er en kjent storskøyte, «Laurvig» av Stord, bygd på Nordmøre 1892. Den var «bare» 58 fot. Den tok 13 000 saltet fisk, dyplastet 400 tønner sild eller ca. 14 000 murstein. Den kunne med dekklast føre ca. 16 standard trelast. Dette var en av de mindre «storskøyter». Stengeriggskøyta «Nornen», ca. 60 fot, og «Urda», ca. 60 fot, må ha kommet opp i jaktelastene. Men så har vi stengeriggskøyta «Habil» av Kristiansund, 75 fot og visstnok den største. Den må ha lastet godt over gjennomsnittet, 20 000 fisk, i Slofarta. På sjømannsvis hadde den fått sitt karakteristiske utnavn «Storsmia» — fordi det var så meget smedarbeide på den under byggingen.

De fleste av disse storskøytene var bygd i Hardanger: Jondal, Øystese, Norheimsund etc., og i Sunnhordland: Stord, Halsnøy, Rosendal etc.

Noen, en del mindre, ble imidlertid også kjøpt vestover fra Flekkefjord-distriktet, de ble pussig nok kalt «Østlandsskøyter» eller etter kapt. Michelsen, «Austanskøyter». Ja, noen kom hit helt fra Bohuslän. De het naturlig nok «svenskeskøyter», temmelig like de vestlandske. En slik stod i mange år på land i Kårevik, Stord, til ca. 1965. Solid arbeide.



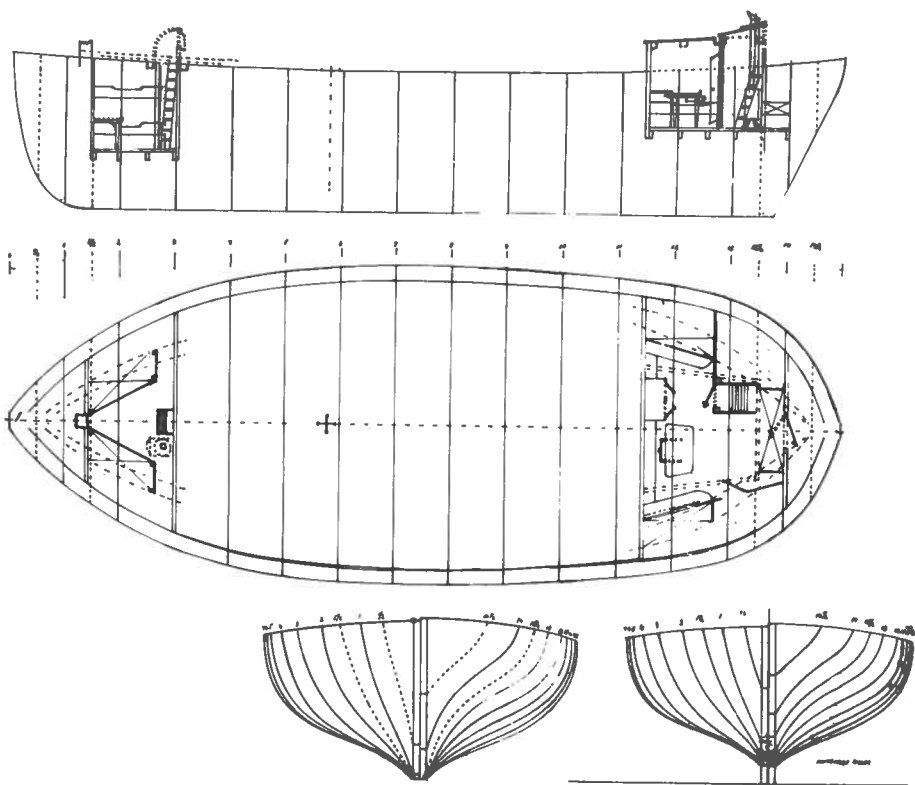
Skøyte «Hildur»
 tegnet av Jens Eldøy
 1977

Skøyte «Hildur». Profiltegning og dekkspan ved Jens Eldøy, 1977.

Smack "Hildur". Profile drawing and deck plan by Jens Eldøy, 1977.

Skip og utstyr

Stort sett har dekkspan fått utstyr som jakten (se «Den norske jakt . . .»). De få avvik skal en ta med her. Den hadde sin palstøtte temmelig langt forut p.g.a.



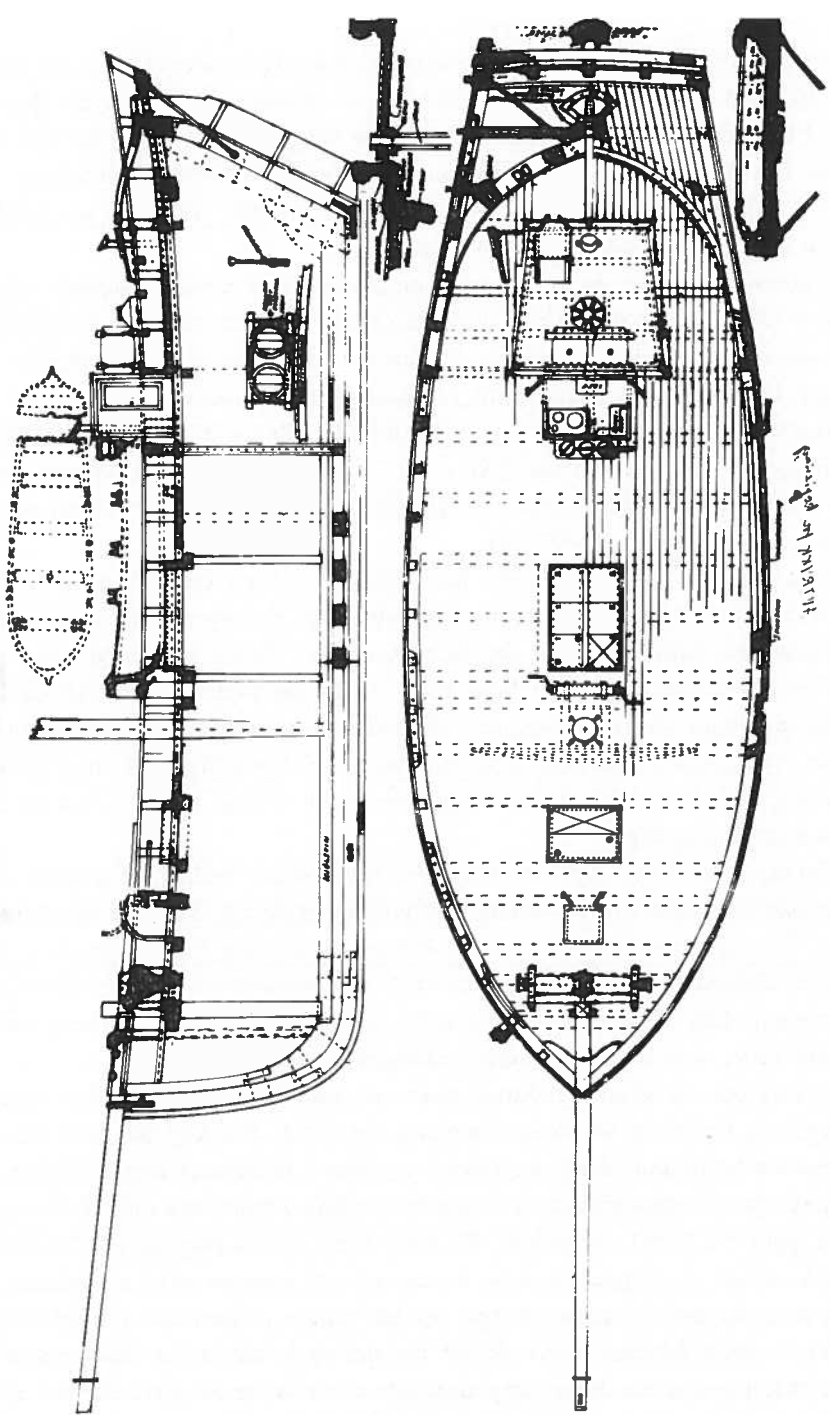
Vestlandsk hønerævsjøyte. Skrogetegning ved Lars J. Skarpnes, 1977.

“Hen-tail smack” from West Norway. Hull drawing by Lars J. Skarpnes, 1977.

dekksplass. Palen til tannkrans på midten av ankerspillrull var oftest hengslet inn på en tverrskips bolt gjennom en uttapping i selve treet i palstøtte, i høyde med rull. Ankerspillet var alltid det såkalte «spakaspill», med huller i rull og nokker for 4 fots lange spaker, så overkant av rull gikk akterover. Mange hadde bare ett bauganker. Klyset gikk gjennom skanseledning ved stevn.

Ingen skøyte hadde W.C. Til dette bruk hadde de en av tidens vanlige treppøser. Når den ikke var i bruk sto den «fortøyd» til fangbjelke over spakaspillet, som på jakten.

Ruff, eller lugar, som den oftest het, var skjøvet så langt forover (for romsplass) at beitingene ble kuttet av jevnt med underkant av dekkspjelle, langs skips gjennomgangsboltet til denne. Lugaren var sparsomt innredet, 4 køyer, 6 fot lange, og det ble lugarens lengde, et bord mest for å sette fra seg maten



Lengdesnitt og dekkplan av foregående.

Longitudinal section and deck plan of same vessel.

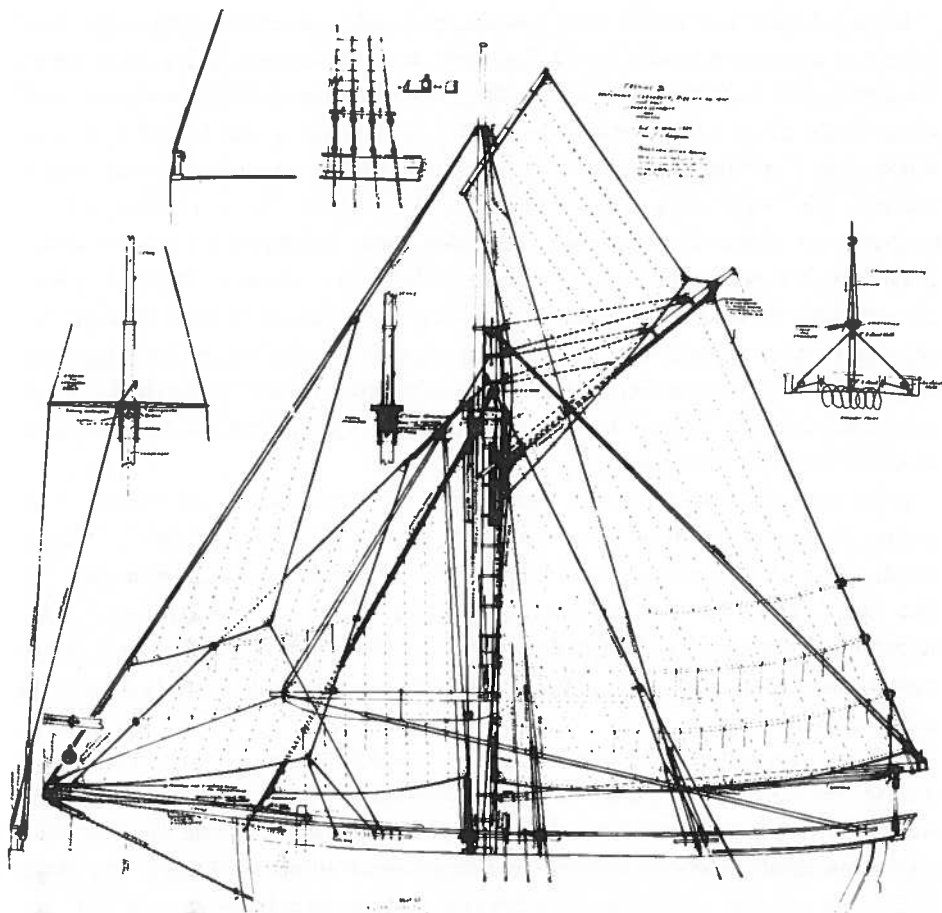
på, en spyttbakke av tre, med utskránende, firkantede sider, så den ble lettere å treffe med skråtobakkstrålen — det var en kunst å kunne spytte. Køyene var ofte innebygde for varmens skyld. Eldre skipperer ville nødvendig ha ovn i lugaren, fortelles det, da damp fra tørking av klær over ovnen, kalt kamin, forårsaket råte i forskipet, og det var dyre reparasjoner. Trappen var loddrett opp til kappe, ofte med «rundhus» over.

Så kommer forluke, en tønnelengde og bredde tverrskips, 8" karmen. Mange skøyter kunne ha skostall rundt forkant av mast, de mindre bare mastebeslag med pinner for tauene. I forkant av skostall eller mast gikk tverrskipets løyganger for stagfokka. I akterkant av mast kom mellom den og storluka det såkalte krøppelspill, en håndvinsj av tre med en eller to ruller, den øverste ca. 6" diameter (se «Den norske jakt . . .»). Storluka var 2 tønnelengder (langskips) lang og bred. Akterluke var som forluke. I forkant av bysse en pumpe, utboret av en trestokk, 8—9" tykk.

Byssa var ofte ikke mer en 3½ fot langskips, 4 fot tverrskips og 5 fot høy, for at skorstein ikke skulle komme opp i storbom. Komfyren stod derfor oftest langskips mot skottet, og det ble da bare én dør. Byssa kunne på noen stor-skøyter i trelastfarta settes i land for å spare dekksplass. Den var da bare surret fra ringer i hvert byssehjørne til dekkringer, med kjetting og sytau. De større i Slofarta og sildefart hadde den boltet til hjørnene med en 3 fot lang jernstang boltet til dekk. I disse skøytene skulle mange mann — og kvinner — ha kokt mat daglig.

I forkant, noe høyt oppe utvendig, var «pøserekka» boltet for å spare plass for et par vanntønner på hyttetaket. Kahyttstoppbygget stod kloss i akterkant av bysse. Det var oftest bare 6 fot langt. Foruten fatet eller fatene var det et skylight, en skyveluke om styrbord, akterkant, og kompasset midtskips i akterkant. Rorpinnen rakk så langt skuta ble styrt, ofte direkte for hånd, ellers ved en endeløs talje, med blokker i borde i skandekk.

Også kahytt var skjøvet så langt akter som råd var for å spare både rom- og dekksplass. Kahytten var også temmelig spartansk. En køy på hver side for skipper og bestmann, dertil en køye tverrskips i akterkant under dekket. Da trappen opp til kappe gikk direkte opp her, kunne denne køya ofte få en «styrt» når kappen ble åpnet under lens. På forre skott var et mat- og skaffetøyskap, mellom denne og skipperens køye en ca. 18—20 tommer bred alminnelig trebenk som skipperen kunne «slange seg på» under «stand by» i styggevær og snedrev i urent farvann. Over skapet var det en bokhylle for bibel, salmebok og regnskapsbøker etc. På et langskipsskott to trebøyer for kart. Bordet aktenom den brede benk ble trapesformet etter dørkplanen. Surret mellom to spiker



Rigg- og seiltegning av foregående.

Rigging and sail plan of same vessel.

på et skott, hang landgangsdressen med en gammel skjorte over for skamfiling. Også her stod spyttebakke på plass tett ved bordet mellom lister i dørk, så den ikke slingret bort.

Skanseledning var ca. 2½ fot. P.g.a. skøytenes form hadde den lite utligg, så stønnerne stod loddrett med lønning oppå. Naglebenkene var korte, en på hver side forut for forseilene, en under vant for stor- og toppseil, en ca. ¼ fra ankerende for lensebarduner, og en for breifokkrå-braser helt akter (se «Den norske jakt . . .»).

Riggen hadde stor likhet med jaktens, men ikke skværseil. Spryd var, som før nevnt det gamle, enkelt og flattliggende, men oppå stevn, indre ende tappet inn i palstøttes forkant. I nokk var det et skjevhatt for uthaler av klyver, med en jernring rundt spryd som både uthaler — travler — og klyvehals kunne hukkes til. Da klyver bare hang i sitt eget fall, ble denne type kalt «lausklyver». De riktig store skøyter kunne også ha jager. Dens uthaler gikk da gjennom en blokk i sprydbeslag. Stagfokk gikk imidlertid til hegder rundt fokkestag, fra gods eller saling gjennom hull i selve stevnen. Stagfokk hadde sin «ørefik» for baut som jakten. Avstivning av spryd som kunne være 10 fot, var den enklest mulige, selv på de største stengerriggskøyter. Et kjettingvaterstag fra vannlinje til en kraftig talje til sprydnokk, løper til fangbjelke over ankerspill som på jakten. Fra nokkbeslaget en kjettingbardun til hver side, festet til barkholt med sytau.

Ikke alle storskøyter hadde stengerigg, lang undermast med stang som kunne fires av om ønsket eller nødvendig, f.eks. i storm til ankers. Mange hadde pålmast der tømmeret på byggestedet strakk til. Begge mastetyper var like lange. Etter en fast regel skulle masten rekke fra sprydnokk til stilk. Klyverens «bredde» ga da sprydets lengde. Med toppseil ga dette en imponerende seilføring, men den gode bredde gjorde dem så sikre at de kunne gå uten ballast, sies det.

Det mest iøynefallende trekk i riggen på storskøyta, og det som straks skilte den ut fra f.eks. jakteriggen, var stengebardunenes lange salingshorn. Både stengerigg- og pålmastskøytene hadde dette. Fra toppseilbeslag til hver side gikk disse bardunene, via nokkene i salingshornet til en strekktalje fra skandekk, med en løper til naglebenk under vantet. Den særdeles høye topp fikk stor påkjenning med toppseil oppe, og lu stengebardun kunne da alltid teites ekstra opp.

Bommen hadde ikke klo som jaktebommen. I forkant hadde den en «svane-hals» som beretteren kaller den. Den så ut som en vanlig dørkrok, ca. 1 fot lang ned, denne hukket i et hull i akterkant av mesanbeslaget. Den andre ende av svanehals var boret et par fot inn langs bom. Dette parti var forsterket med et par rundbeslag. Bommen kunne da uten videre hives opp som lossebom i havn. Svanehalssystemet var kjent rundt hele Nordsjøen, altså ikke et norsk særdrag.

Ellers hadde storbom sin halsstjert med talje i underkant av bom, gjennom hull i en klamp på siden av bom ca. 6" fra forkant opp til halskause, og i aktre ende revlister som jakten. Avstanden mellom revløyerten i maste- og akterlik måtte høyst være 6 fot. Ved reving gikk nemlig skøyta opp i vinden, så maste-

lik såvidt skjevret litt. En mann klatret opp storskjøtet til bomnökk, stakk stikkbauten gjennom revløyertens undre hull og overhalte den så folket på dekk rakk den. Gaffel med seil ble firt av, seil halt ned med stikkbaut og halsstjert, seilet rullet sammen og beslått med revtampene, og gaffel ble strekt igjen. Storskjøt gikk til en 3 fots løygang i dekk.

Helt ufarlig var ikke dette arbeide, han måtte arbeide med én hand, med den andre holdt han et godt tak i nærmeste revtamp. (En hånd for rederen, en for meg selv.)

Høneræva

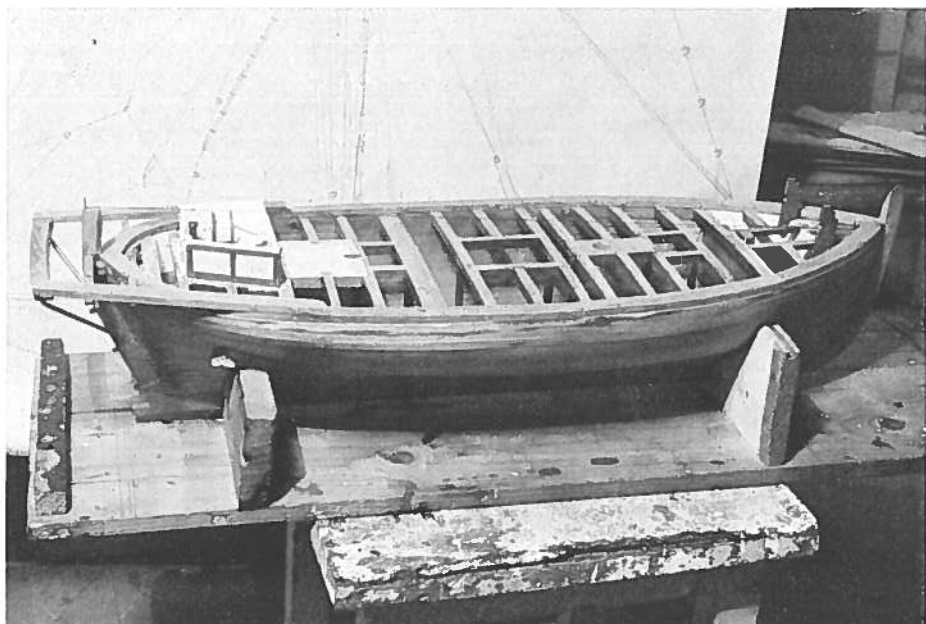
Det mest markante trekk ved de vestlandske skøyter, både storskøytene og de noe mindre, var den såkalte «høneræva». Som så mange utnavn til sjøs, så har en skøyer sett likheten med f.eks. en hønes «vele», stuv, stjert eller hale. Navnet ble godtatt som typenavn uten noen odøys betydning, det ble en fast betegnelse som så mange slike — ørefik, klauvmakk, jomfru, rennemerr etc. Skøyta hadde bare en rennemerr (se «Den norske jakt . . .»).

Som på andre skip gikk en forsterkning, skandekk (dollbord), langs hele skutesiden oppå dekkssbjelkene, fra stevn til stilk. Oppå dette skandekk, fra der låring begynte, ble pålagt en 6" høy, 14"—16" bred planke, ofte eik, rett akterover utenfor akterende. Den gikk ca. 3 fot aktenom stilk, litt mindre avstand mellom dem akterst. Til underkant av disse utliggere ble boltet tre tverrliggere. Den forrestes indre ende ble boltet til en indre klamp, selv boltet til skuteside med spant innenfor. Den andre på klamper boltet til stilk. Den tredje til nokken av utliggeren og hekksbjelkene. Boltingen her kunne være felles med «hekksbardunene», ca. 2½" rundjern, fra begge sider gjennomgangsboltet til stilk. (Den interesserte finner det beste bilde av høneræva på et fotografi gjengitt i boken «Møre og Romsdal Fylke» (Gyldendal 1977) s. 236, hvor en del av det her omskrevne også kan ses.)

Fra fals i undre forkant av hekksbjelke, på de to andre tverrbjelker til forkant av rundingen i skandekk, ble så dekk lagt, 2—2½ toms pløyd bord, plank. Dette ble ofte lagt diagonalt fra hver side for litt ekstra sideveis forsterkning av dette utbygget. Forøvrig henvises til tegninger.

Hensikten med denne «forlengelse av dekk» på en spissgatter er klar: mer dekksplass for såvel fiskearbeid på dekk, sildesalting, og under frakting især for trelast. Den finnes antydnet så tidlig som på fønikerens tid. Selv har jeg som andre trodd at «høneræva» var et vestlandsk innslag.

I Tyskland har Szymanski under «Die Smack» også en omtale av «ein



Modell av hønerævsøyte under arbeid. Byggeprinsippet for høneræva kommer tydelig fram. Modell og foto ved Lars J. Skarpnes.

Model of "hen-tail smack" being built. The particular stern construction is clearly exposed. Model and photo by Lars J. Skarpnes.

jüngerer Mischtyp den man sonst Spitzpünfte nannte», altså en spissgatter fra 1800-tallet. For ikke å få feil i oversettelse: «Am Achterschiff war über dem Stevnen ein kurzer Heckbalken sowie oben verbunden so dass eine Art Heck entstand, durch die Öffnung fuhr das Helmholz.» Dette er en god om enn meget kort beskrivelse også av vår «høneræv». At vår har spredd seg til Tyskland, har jeg selv ingen tro på.

I følge Stavanger Sjøfartsmuseum og mange muntlige kilder, især kapt. Michelsen, kapt. Jens Eldøy og Nils Horneland, de siste på Stord, og endel andre, navn glemt, hadde høneræva lett for å bli slått opp i dekket under hard lens, især Rosendalsskøytene, som var noe slankere. En del skippere la derfor også et dekk *under* tverrbjelkene, og kledde åpninger i siden inn. Sjøen fikk ikke så godt tak, men det hadde den ulempe at det gikk råte i tverrbjelkene.

Ca. 1890 konstruerte Otte Ottesen sin storskøyte type, hovedsakelig med henblikk på det sterkt utvidede makrellfiske med dorg. Denne høstmakrellen var

svært ettertraktet i bl.a. England og Amerika. For å gi et bilde: Erling Fru-gaard fra Stord, nå California, ca. 85 år, fortalte at skipperen ikke hadde råd å gi mannskapet, 10—12 mann, makrell til middag av fangsten. Den var for dyr til det. «Det ble småsei og lyr, lyr og pale annenhverdag». Dette fisket er dessverre vist liten interesse av sjø- og fiskerihistorikere, og nå er de aller fleste «Doggerfolk» borte. (Se forøvrig artikkelens del II.)

Ottesen ga sin storskøyte en meget bredere overvannsakterende, mens lin-jene undervanns var fine. De hadde nå forlatt den tidligere båtstevnform. Stev-nen ble loddrett etter mønster av slupp eller kutter, og skøyta var, frasset hønereva, begynt å nærme seg disse. (Se kapt. Eldøys artikkel om Ottesen i tidsskr. «Sunnhordland» 1977.)

Utover 1890-årene ble Slofarta mindre lønnsom. Andre fiskeland var kommet sterkt inn på klippfiskmarkedene: Newfoundland med Labrador, Island og Færøyene. Steambåtene kom også inn som saltfartøyer, og de tok 3 og 4 seil-fartøyer på slep både nord og sør. Storskøyta holdt stillingen lenge i sildesalting og sildeføring til Østersjøen, men det ble etter hvert fraktfarten som ble det viktigste, men også her i meget hård konkurranse.

Riggen, både stengerigg og pålmastrigg, ble kuttet nokså drastisk ned. Mann-skapet som i Slofart og sildesalting var oppe i 7 mann, ble kuttet ned til tre, oftest bare to mann. Det var på «kniveggen» med økonomien til tider. En for-teller at han med en 14-årig sønn seilte en mursteinslast fra Sandnes visstnok til Romsdal, ca. 1925. Frakten var 180 kroner.

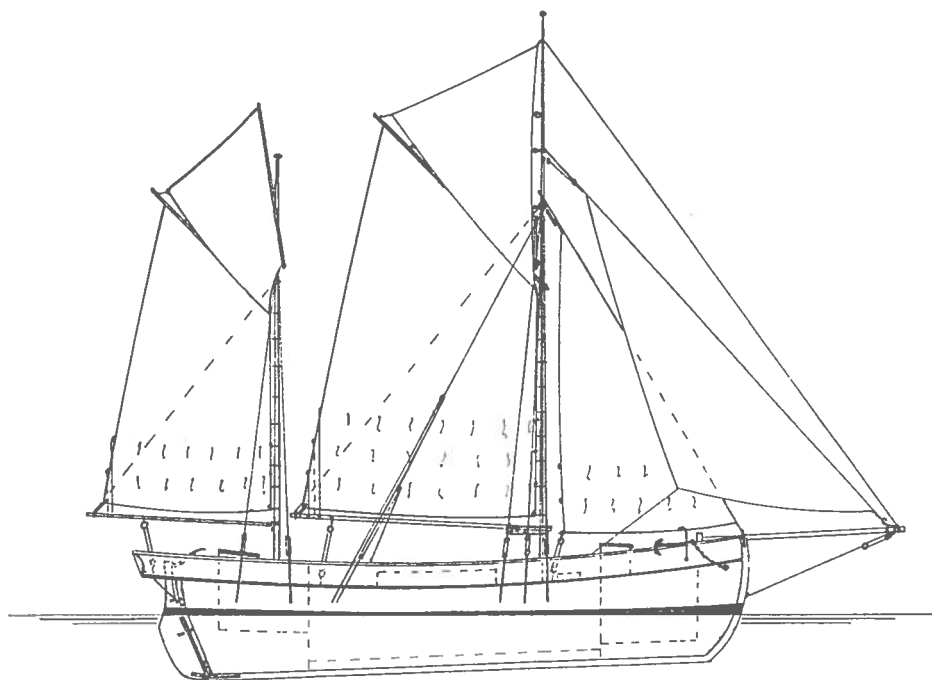
Rundt århundreskiftet ble det forandringer i skøyta linjer etter mer viten-skapelige ideer. Colin Archer har gjort skøyta verdenskjent, og til andre for-mål enn som seilende bruksfartøy.

Den siste som *seilte* en storskøyte uten motor rundt Statten, var kapt. Michelsen, Stord. Det var med «Laurvig», og året var 1943.

Jeg vil få takke alle som har gitt opplysninger, så disse fartøyer ikke skulle gå helt ut av minnet.

Del II (Av Jens Eldøy)

Da jeg var smågutt i tiden fra 1918 og til jeg reiste ut til sjøs i 1925, var det flere hønerevskøyter som hørte hjemme på Stord og omegnen. En av disse var «Frøya» som hørte hjemme i Valevåg og tilhørte skipper Samuel Nappen. «Frøya» var bygget hos Otte Nilsson Ottesen i Sagvåg i året 1900. Den hadde dimensjonene: Lengste lengde 60' 6" × bredde 19' 9" × dybde i riss 8' 0". «Frøya» lastet 72 tonn i fraktfart på kysten. Hun var det vi kalte en topinner,



2-mastet skøyte «Frøya», bygget 1900 i Sagvåg, Stord. Tegning ved Jens Eldøy, 1978.

2-masted smack "Frøya", built 1900 at Sagvåg, Stord. Drawing by Jens Eldøy, 1978.

altså med 2 master, førte 6 seil på til sammen 175 m² seilareal og var et meget hendig og lettseilt fartøy. «Frøya» var i flere somrer med i makrelldorgingen i Nordsjøen, men resten av året var det fraktfart på kysten og sildeseiling om vinteren.

Skipsbyggerne i de dager hadde sine regler for hvordan de forskjellige ting skulle være. Masten skulle, når det var en skøyte med en mast, være så høy over dekk som lengden fra forkant av forstavnen til akterkant av hakkebrettet. Mastens plassering var ca. 38% av fartøyets lengste lengde, regnet fra forkant av forstavnen. Det samme var målet på toppen fra gods til knapp. Målet på undermasten fra dekk til gods ble da ca. 62%, eller som fra masten til akterkant av hakkebrettet. Lengde av storbommen ble da noenlunde lik undermastens høyde fra dekk til gods. Gaffelen på en enmastet skøyte skulle være ca. 75% av bommens lengde, mens gafflene på en topinner skulle være ca. 90% av bommens lengde. Dette var så noenlunde de regler som gjaldt for hukkeferdig fartøy. Men selvsagt ble dette gjort mindre forandringer på etter reders ønske.

Skipsbyggeren Otte Nilsson Ottesen i Sagvåg hadde også en egen foreløpig beregning av hva brutto tonnasje ville bli. Han tok mål på lengden innvendig mellom stevner, mål på største bredde. Disse innvendige mål (lengde x bredde x dybde målt i norske fot x 0,0056) tilsvarte ca. bruttotonnasjen. Dette gjaldt tonnasje under målingsdekket.

Sildeseiling og fraktfart på kysten

I årene før 1929, da Stor- og Vårsildlaget ble stiftet, var sildeseilingen en fri næring. Omsetningen av silda var da uorganisert, og hvem som helst som hadde et passende fartøy, kunne legge seg til i et fiskevær og kjøpe sild direkte fra fiskerne. Når lasten var inne, var det å ta kontakt med potensielle kjøpere, som var salterier, isesildeeksportører og sildoljefabrikker, for å nevne de største. Til dels hadde seilerne i oppdrag å kjøpe last til for eksempel en eksportør som iset for Tyskland. Under første verdenskrig var det slik at når fiskerne kjøpte fiskeredskaper av engelsk fabrikat, måtte de skrive under på at de ikke skulle selge noe av sin fangst til Tyskland. Dette var den såkalte redskapsklausul. Det var da ikke så lett for en sildeseiler som ikke alltid på forhånd visste hvor silda ville havne. Men som regel ordnet det seg slik at en kunne få laste.

«Frøya» lastet 450 mål sild, eller ca. 700 hl. I årene før første verdenskrig var en seiler fornøyd med en fortjeneste på 25 øre pr. mål sild, og anså det for svært bra om han kunne oppnå en fortjeneste på 50 øre pr. mål. Prisen på silda til fisker før 1914 lå ofte så lavt som kr. 1,50—2,00 pr. mål. Et mål var som kjent 150 l. Under krigen steg prisen på silda og dermed også fortjenesten for seilerne. Men en ustanselig uenighet var det alltid mellom fisker og seiler og mellom seiler og kjøper, og det var om målet. En målbalje skulle egentlig ta 150 liter. Men den var 6 cm høyere enn til 150 liter merke da den også skulle romme noe de kalte slingringsmon. Kjøper påstod at når baljen slingret bort i lukekarmen under lossing, sank innholdet ca. 6 cm og dermed fikk han bare 150 liter, mens selger mente han ble snytt. En sildeseiler måtte derfor alltid passe på at han fikk slingringsmon, for han visste at den endelige kjøper ville forlange det samme. Tapte en på målet, ble det å føre silda uten fortjeneste. På sildeseilingen om vinteren var en på en skøyte som «Frøya» 3 manns besetning.

Fra påske da sildeseilingen var slutt, og frem til midten av mai, da den årlige opp-puss måtte gjøres, var det å seile noen turer i fraktfart. Det kunne være en last med gatestein fra Fredrikstad til Bergen, eller en trelast fra Øst-Norge til Stavanger, («Frøya» lastet 25 standard trelast) en stavlast fra Kristiansand S til

Haugesund, eller en last eikeved fra Lillesandsdistriktet til hermetikfabrikker i Sunnhordland, bare for å nevne noen eksempler. Det hendte nok at en hønevskøyte tok en tur til Danmark og Sverige, men for det meste holdt de seg på Norske-kysten og overløt farten på utlandet til jakter, galeaser og større fartøyer. Det var ikke stor mulighet for en fraktseiler med en 70 tonns skøyte å tjene seg rik i en fart i de dager. Frakten for gatestein fra Fredrikstad til Bergen lå på ca. kr. 3,00 pr. tonn. Trelast fra Øst-Norge til Stavanger var nede i kr. 8,00 pr. standard. Så sent som i 1934, da jeg hadde min første skøyte, førte jeg trelast fra Drammen til Stavanger for kr. 13,50 pr. standard.

På en skøyte som «Frøya» var det i fraktfart tre manns besetning, to voksne og en gutt. All lossing og lasting måtte skje med egne folk, da man ikke hadde råd til å leie noen. Netto frakt ble delt slik at $\frac{1}{3}$ part gikk til fartøyet og $\frac{2}{3}$ parter gikk til skipper og mann, som av sine parter betalte kokken med en fast hyre av ca. kr. 15,00 pr. måned. En østlandstur med en slik skøyte kunne ta både tre og fire uker, men det hendte også at en gjorde hurtige reiser, for eksempel en reise fra Fredrikstad til Bergen på femti timer. Var man heldig med vind og vær, kunne man få nordost på østsiden og sydost på vestsiden av Lindesnes, og som regel da også god medstrøm. Da lot en det bare skure utenskjærs så lenge vinden varte.

I midten av mai måtte en, som tidligere nevnt, seile hjem for å foreta den årlige opp-puss. Skøyta måtte kjølhales og rengjøres og smøres undervanns. I året 1912 begynte patentslipper å komme på flere steder i Sunnhordland. Man gikk da over til å slippsette fartøyene. Slippsetting hadde den store fordel at man kunne dra fartøyene på land uten å losse ballasten. Ved kjølhaling måtte de fleste skøyter ta ballasten ut, og det var en hel jobb. Videre skulle skroget smøres eller males overvanns, dekk skulle smøres med en blanding av rød-tjære, linolje og terpentin. Master ble skrapt og smurt med mastefett, en blanding av fett og rå linolje, tror jeg det var. Dette var for at masteringene skulle gli lett. Så var det riggen som måtte lapsalves og alle blokker sjimanes. Seilene måtte ettersees og bakes. Seilene var noe av det første en tok fatt på når skøyta var kommet hjem for pussing. Den mest alminnelige barkemåten her i Sunnhordland var å bruke en blanding av Kateku, hestefett, bjerkebark og litt rød oker. Denne blandingen ble kokt sammen og smurt på seilene med langkost. Etter påsmøringen ble seilene rullet sammen til lange pølser og lå da natten over. Dette for at smøringen skulle trekke seg godt inn i seilduken. Neste dag ble seilene hengt opp, og hang så til de var godt tørre.

Makrelldorging

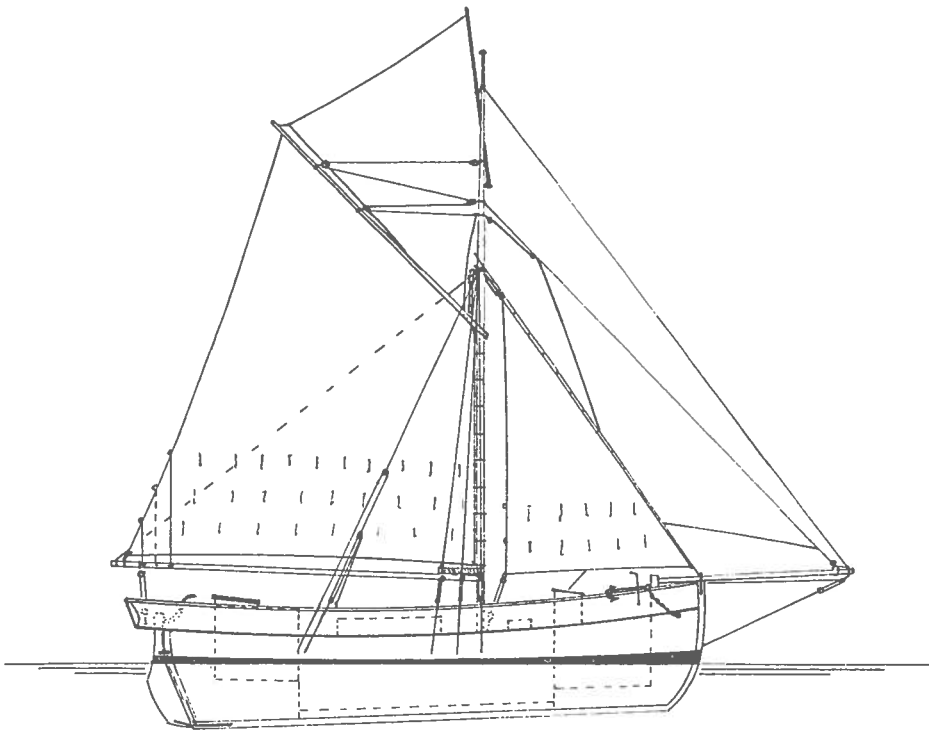
I midten av juni var det tid for makrelldorgingen i Nordsjøen. Til dette fisket hyrte Samuel Nappen en skipper fra Karmøy som het Grindhaug. Selv var Nappen bestmann på disse turene. På «Frøya» var de syv mann på dorgeturene. Man tok ombord salt og tønner, vann og proviant for en ca. fire ukers tur, satte kursen for bankene vest av Utsira til å begynne med. Senere i sesongen trakk fisket seg sydovert til Doggerbank og småbankene nærmere Englands-kysten. Dorgefisket varte i 7—8 uker, og en måtte da inn til land minst en gang på turen for å fylle vann og proviantere. Dette dorgefisket var en hard jobb når fisken bet godt. Alle mann på dekk fra kl. fire-fem om morgenen til sene kvelden. Man brukte tre dorgespirer på hver side og tre dorger på hekken. Det var skipperens og kokkens jobb å passe hekkdorgene. Makrellen skulle flekkes og vaskes omhyggelig for deretter å bli saltet i tønner. Tønnene ble stående en stund på dekk for å lake seg, ble deretter etterfylt med lake og slått til, og stuvet ned i lasterommet. Alt måtte skje med håndmakt. Jeg er ikke sikker på hvilke betingelser selve fartøyet hadde på dette fisket, men etter som jeg har forstått, var det vanlig med tre mannslotter. Netto lott ble da delt på ti lotter. Skipper fikk 1½, kokk ½, de andre fem mann fikk hver sin og skøyta fikk 3, tilsammen 10 lotter. Dette var så noenlunde fordelingen. Noen stor fortjeneste for fartøyeierne innbrakte ikke dette dorgefisket, men det var en kjærkommen avveksling, og litt spenning fulgte det også med. Makrelldorgingen i Nordsjøen begynte som ovenfor nevnt i 1890-årene og varte til krigen brøt ut i 1914. Etter krigen forsøkte man seg igjen og da med motorfartøyer. Men det ville ikke svare seg, og dette fisket falt da ut av seg selv.

Etter at dorgesesongen var avsluttet, var det for «Frøya» å seile i fraktfart til oppunder jul. Neste år gjentok det samme program seg.

«Frøya» gikk som seilfartøy til 1925. Da var Samuel Nappen blitt noe opp i åra, og ryggen var skral av alt slitet, men noen rik mann ble han ikke. Han solgte da «Frøya» som ble ombygget til motorskøyte, og hønereva ble tatt av. «Frøya» er fremdeles i drift og i beste velgående, hjemmehørende i Florø.

Bondeskøyter

En annen hønerevskøyte her fra Stord var «Mathilde». Det var en av de typiske bondeskøytene. De som seilte som skipper og mannskap på disse skøytene, var som regel husmenn eller strandsittere. Selv om anskaffelsesprisene var lave i de dager, var det mest uråd for en strandsitter å skaffe midler til eget fartøy.



Skøyte «Mathilde», bygget 1900 i Sagvåg. Tegning ved Jens Eldøy, 1978.

Smack "Mathilde", built 1900 at Sagvåg. Drawing by Jens Eldøy, 1978.

Det ble derfor bønder og kjøpmenn som var eiere av fartøyene. På min nabo-gård, Horneland, hadde de hatt jakter og skøyter i flere hundre år. Ola Horne-land fikk i år 1900 bygget skøyta «Mathilde» hos sin onkel Nils Ottesen på Jensanes i Sagvåg. Ola laget selv modellen da han ville ha henne lik en skøyte som hans far, Nils Horneland, eide, men bare noe større.

«Mathilde» hadde følgende dimensjoner: L O A 56' 0", bredde 18' 6", dybde i riss 8' 0". Forholdet mellom lengde, bredde og dybde, som bruktes på denne størrelse fartøyer, var at bredde var $\frac{1}{3}$ av lengden, mens dybden var litt under $\frac{1}{2}$ av bredde. Det viste seg senere at da disse skøytene ble ombygget til motor, ble de i mange tilfelle forhøyet med ca. 12". Dybde i riss ble da ca. $\frac{1}{2}$ av bred- den. Skipsbyggerne leverte som regel fartøyene i hukkeferdig stand. Fartøyet ble da levert med ror og beslag, ferdig innredet, og med master og rundholter, men uten rigg, seil, anker og kjetting, fortøyninger, hekksbåt, lanterner og alt

annet løst og fast utstyr og inventar som måtte til. Alt dette skaffet fartøyeieren seg selv på billigste måte.

Ola Horneland betalte kr. 5000,— for «Mathilde» i hukkeferdig stand. Han reiste til Bergen og kjøpte inn det som skulle til av wire, tauverk, seilduk og ellers alt som trengtes. En svoger av Ola, som var sjømann, tok på seg riggerarbeidet, mens en annen gammel sjømann fra Stord tok på seg å sy seilene. Det var storseil, fokka, klyver, stormklyver og gaffeltoppseil. Seilareal, uten stormklyver, var 160 m². Da seilene var ferdigsydde, ble de barket.

«Mathilde» ble om vinteren bortfraktet til losjifartøy for not eller garnbruk. Vinteren 1915 var skøyta fraktet bort til en mann fra Fitjarøyene. Silda tok ikke land ved Brandasund det året, og «Mathilde» og hennes notlag fikk ikke en eneste sild. Fitjarmannen kviet seg for å møte Ola Horneland da fisket var slutt, da det ikke ble et eneste øre i lott på skøyta. Han la derfor «Mathilde» fra seg på Leirvik og reiste hjem, uten å kontakte rederen. Neste høst kom Fitjarmannen igjen og ville frakte «Mathilde». Men da sa Ola nei. Den vintren slo fisket til ved Brandasund, og Fitjarmannen gjorde storfiske og ble en holden mann.

«Mathilde» var i 4 somrer på makrelldorging i Nordsjøen. Hun hadde da en skipper fra Karmøy som het Mannes. Ellers var det fraktfart. Hun lastet bare 55 tonn, så hun seilte for det meste mellom byene på Vestlandet. I 1921 solgte Ola Horneland «Mathilde» til Jondal for kr. 6000,—. Og dermed forlot den siste av bondeskøytene Stord. «Mathilde» fortsatte som seilfartøy til 1935, da ble hun ombygd til motorskøyte, hønereva ble revet av og skøyta forhøyet med 2 planker. I 1972 ble hun senket i Stokksund like utenfor Sagvåg der hun ble sjø satt for 72 år siden. Kunstmaleren Amaldus Nielsen skal ha sagt at gamle fartøy søker tilbake til der de ble bygget for å ende sine dager.

SUMMARY

The West Norwegian sailing smack, 1890-1920.

Among the smaller decked coastal sailing vessels in Norway at the turn of the century, the so-called "hønerævsøyte" or "hen-tail smack" from the western regions stands out as a type of its own.

The article discusses in some length the etymologic background of the word "skøyte", which is known in Old Norse form as "skúta", and used in various forms throughout the North Sea area: "Schute", "schuyt", "scowt", "scoot", "éscute" etc. Ethymologists believe that it originated from the Old Germanic verb "sceotan" = move rapidly.

Although of a quite conspicuously broad and deep hull form, the really particular feature of the type was the stern construction. While the hull had no transom below deck level, the deck plan itself did not follow the hull lines towards the stern. From amidships the deck was only slightly tapered towards a point abaft the rudder, where it ended in a marked transom. This led to the plump, but quite apt nickname "hen-ass", referring to the stern's likeness to a hen's tail, but nevertheless gave added and sorely needed deck space.

Such smacks were generally smaller than the gaff-rigged sloops and ketches employed in Norwegian local and coastal trade. Towards the turn of the century, however, some smacks of considerable size (60 feet) were built, intended for transport of herring and salted and dried cod, besides general coastal trade and North Sea mackerel fishing. The smacks were of strong construction, and when sails were superseded by petrol engines, several of them had motors installed. Some are still in existence, although the "hen-tail" has vanished.