

# På verv og i mannskapslugar

---

*Minner fra jaktebygging og jaktefart i Kvinnherad  
omkring århundreskiftet.*

JOHANNES PRESTHUS

## *Ølve.*

Ølvebygden er det ytterste fastland på Hardangerfjordens nordside, og det ytterste neset, Stonganesset, markerer grensen mellom Hardanger og Sunnhordland. Stonganesset og skogen innenfor hører til gården Presthus. Der står også fjellet Hovda som en dominerende beskytter for bygden. Kraftig vestenvind og nordvest som kan sette Onarheimfjorden i kok, må gi tapt når de møter den steile fjellveggen. Mot nord og nordost er også bygden bra beskyttet. De skogkledte åsrygger tar av for nordenvinden. Det er bare mot syd at bygden ligger åpen, og der med en svak helling mot fjorden. Denne ligger vanlig speilblank om somrene, men kan om høsten og i vintermånedene ryke opp med en forfriskende sydvest kuling. Da blir maleriet av brudeferden som et vrengebilde av den barske natur, og yachtene som er på årvisse besøk, må søke havn. Til gjengjeld er det slikt vær som har lært ølvefolket å behandle både større og mindre farkoster i all slags vær, noe som har vært en livsbetingelse for en noenlunde bra levestandard.

Slik ligger bygden og de små bondegårdene med sin middelmådige avkastning hvor binæringer nesten har vært en livsbetingelse. En slik har vært notfangst etter brisling. I dette fiske har notbruk fra Ølve deltatt ned gjennom tidene, men som levevei har det vært skralt, sesongbetont som det er. Først da hanseatene var fordrevne, ble det en annen form for binæring fra Vestlandet. Da tok deres gaffelseilere opp konkurransen med de nordlandske råseiljægter. Fisk og sild som tidligere hadde vært ført sydover som byttevare, ble nå kjøpt opp av vestlendinger for å selges til eksportører sydpå. For denne trafikk, som ble svært livlig, måtte det bygges fartøyer, og småskipsverv ble anlagt i nesten hver bygd vestpå. Det ble solide fartøyer. Materialene var furu som vokste sent i

Vestlandets karrige jord. Det ble hårdt tre, og flere av disse fartøyer er blitt 100 år gamle og seiler fremdeles, men med motor som framdrift.

Et av de mest kjente fartøyer fra den tidlige periode er vel Roald Amundsens «Gjøa», bygget av Knut Skåla Volden i Rosendal ca. 1870. Hun kunne kanskje også seilt i dag om hun ikke i en årrekke hadde stått og morknet i Golden Gate Park for etterpå å bli til en norsk museumsattraksjon.

Men før «Gjøa»s tid var vestlandsbøndene blitt aktive i nordlandstrafikken. Og der kunne tjenes penger. Med fortjenesten økte også fartøyenes størrelse, skjønt grensen der snart ble nådd på grunn av den kapital som måtte investeres i fartøy og fangst, og det ble kapitalmangelen som førte til at interessen ble spredd til det knapt var en familie i ytre Hardanger, Sunnhordland og Tysnes, som ikke på ett eller annet vis var interessert i nordlandstrafikken. Størst interesse hadde selvfølgelig de som eide fartøyene, dernest skipsbyggerne og de som bemannet fartøyene. Til sist de som drev hjemmeindustri som hadde tilknytning til næringen.

Viktigst av disse var framstilling av sildetønner, og rundt århundredskiftet var det knapt en husstand i Ølve hvor ikke en av familiens mannlige medlemmer var bødker.

Denne industri hadde naturligvis også forgreninger. Materialene — tønnestav — var furu og måtte hugges i skogen. Neste skritt var å bringe materialene til sagbruket. Til tønnene ble brukt tønnebånd som ble laget av hasselteiner. Slik grep denne forretning og binæringer av hjemmeindustri inn i de fleste vestlandshjem opp til de første ti-år av dette århundret. Da begynte seilfartøyer å bli avlegs. Motor ble framdriftsmiddel, og fangsten ble behandlet mer fabrikkmessig.

I Ølve var to småskipsverv som hver drev med ti-tolv tømmermenn. Arbeidsutførelsen var solid, og vervene gikk i arv fra far til sønn som jorden de dyrket.

Men som alt har sin begrensning, måtte også treskipsvervene gi tapt for stål. Der det i min barndom var liv og arbeid, er det nå til dags bare ødslige fjæresteiner.

Men om byggmestrene er gått bort, og trefartøyer blitt så avlegs at vervene er nedlagt, er det ennå noen i bygden som med glede minnes virksomheten på Øyro den gang klangen av økser og drevklubber vitnet om en livlig arbeidsplass. Som en av dem som opplevde denne livlige periode, har jeg lyst å fortelle litt om den.

Å gå på Øyro betydde for åtti år siden for gutter å gå på vervene for å se en jakt eller galeas bli bygget, og jamen var det litt av et under å kunne følge med fra kjølen ble strukket til det velformede skrog sto klart for avløp.



Jakt under bygging i Ølve. Oljemaleri av Amaldus Nielsen, 1873.  
(Oslo kommunes kunstsamlinger = OKK.)

Når vi nærmet oss vervene, ble vi møtt av forskjellige lukter. Luktet det kvae fra fersk tømmer, betydde det at kjølen nylig var strukket. Luktet det brent høvelspon, ble hudplanker oppvarmet i en lang trekanal for å bli myke nok til å formes etter spantene. Var beklukt dominerende, ble hud eller dekk kalfatret og beket. Luktet det bunnmaling, var skroget klart for sjøsetting.

Utenom disse lukter fra vervene var det en spesiell lukt fra smien. Smeden hadde verksted i et nærliggende naust. Der smidde han bolter og jernbeslag som alt ble galvanisert. Det var denne galvaniseringsprosess som hadde den egne lukt og forøvrig var så interessant. Når smeden stakk en av de ferdige smidde boltene eller et beslag ned i en syrebeholder og etter en stund trakk det opp glinsende som sølv, syntes det som et under. Det syntes han nok selv også. Det var iallfall med stolthet at han viste det fram for noen undrende gutter.

Og så litt om det viktige fag å forme et fartøy.

På Øyro ble fartøyene ikke bygget etter tegning i den tid. Det var halvmodellen som byggmesteren hadde forarbeidd som ble fartøyets forbilde.

Det viktigste var naturligvis spantene. De skulle gi fartøyene både form og styrke. De ble formet på spanteplanet som var som et mindre dansegulv. Der ble krumvokste furuer naglet sammen. Ved å bruke krumvokst tre beholdt det sin fulle styrke, og det skulle kraftige støt til for å knekke spantene i en vestlandsjakt.

Det var for utenforstående litt eventyrglans over byggene som vokste opp fra intet til et velformet skrog. Som gutter kunne vi snike oss ombord og føle med hendene over de glatte rekker, naglebenker, mastestol og de dreiede kopper på krøppelspillet. Det følte nesten som å kjæle med en hundevalp eller kattunge. Kunne vi komme ned i kahytten og den lille V-formede mannskapslugaren helt i baugen, ble det stas. Når innredningene der nærmet seg fullførelse, nærmet det seg også stabelavløp. Det var bare skipslukten, den som kom fra seil av hampeduk, tjøret tauverk som manglet, og naturligvis lukten av råttent bilgevann. Pumpelukt het den. Det var disse lukter som fortalte at jakten var blitt et skip som kunne ta opp kampen med storm og sjø som bryter over.

Oppholdsrommene, kahyttene og mannskapslugaren, bød ikke på noe stas, og det meste var trehvitt i begge rom. Men kahytten var naturligvis litt bedre utstyrt enn mannskapslugaren. Kahyttutstyret var ens på nesten alle fartøyer: En køye på hver side helt i borde. En trebenk som var litt forseggjort med et bord foran. Skap for klær og oljetøy, foruten et flaskeskap som ofte ble tømt, men aldri sto tomt.

Den to og en halv fot høye ruffen gjorde at det ble full ståhøyde i kahytten. På rufftaket var et stort skylight som ga godt lys. I dette hang kahyttens praktmøbel: En stor messinglampe i slingrebøyer. Og der var sladrekompass. Skipperen skulle følge kursen selv når han var nede. Kahyttsnedgangen var i akterkant. Det var doble dører, og over en skyveluke. Aktenfor ruffen var dekket dominert av den lange rorpinnen med doble taljer og felles løper. Med talje kunne rormannen med liten kraftutfoldelse svinge roret fra borde til borde.

Innredningen i mannskapslugaren var enda enklere, og med den form den hadde, ble det lite dørplass. Det var seks køyer — to i forkant som overkøyer og fire i akterkant. Av disse var to overkøyer og to underkøyer.

Midt i lugaren kom palstøtten ned. Den var ca. 8 tommer i tverrmål og gikk fra fem fot over dekk til kjølsvinet. Det var den som holdt ankerspilletts paler og hindret ankerkjettingen i å raise ut.

Til palstøtten var festet et lite bord, og over bordet en liten parafinlampe. Utenfor underkøylene var på hver side en seks tommer bred og fem fot lang trebenk.

På dekk var kappenedgang med doble dører. Derfra gikk lederen loddrett ned ved skottet. Under lederen nederste trinn sto den firkantede spyttebakken av tre. Dens innhold var tobakkspytt og kaffegrugg. Og den kunne bli temmelig full.

Med alt skrogarbeid ferdig var fartøyet klar for avløp. På beddingen sto skrogene alltid med baugen ut mot vannet. Kjølblokkene ble fjernet en for en,



Klinkbygget jakt på bedding i Gjermundshavn, Kvinnherad.  
Tegning, udatert, av Amaldus Nielsen. (OKK)

mens det ble lagt renne smurt med fett under kjølen. En taustropp ble festet fra en rorlørkke til et fast punkt på vervet. Akterskipet ble løftet ved skruer for å gi skroget den riktige stuphelling. Når alt således var klart, kunne byggmesteren gi signalet. Stroppen ble kappet, og de siste støtter fjernet. Det var det kritiske øyeblikk. Skroget kunne kantre før det hadde oppnådd nok fart. Derfor sto gjerne byggmesteren med hjertet i halsen til baugen nådde vannet. Da så det ut som båten ville gå under. Men oppdriften vant. Hun løftet hodet som en svømmerske og kneiste med nakken for nå var hun dame. Og med skum for baugen fortsatte hun ut over Viken til den vanlige ankerplass. Der falt dreggen, og hun svang opp.

Det fulgte sjelden bevertning med stabelavløp. Men falt der tilfeldig av noen drammer, var det for byggherrens regning, og det var gamlelekarene blant tømmermennene som nøt godt av bevertningen. Da kunne de stå inne på land og betrakte *sitt* arbeid. Hørte de da kritiske bemerkninger, var de i passende humør til å gi kritikerne en munnfull igjen.

Den som under enhver omstendighet var lykkelig, var mesteren. Det hadde forekommet at nybygg kantret på beddingen før de fikk nok fart ved avløpet.

Nå hadde alt gått etter beregning. Hun var ferdig fra vervet og skulle slepes til Bergen for å få reist masten, rigges opp og få sydd seil. Noen dager etter stabelavløpet kom en slepebåt fra Bergen for å hente nybygget. Masten hang surret til skipssiden, og de øvrige rundholter lå surret på dekk. Avskjeden var total med vervet, og den første med hjemstedet.

I byen ble skroget lagt under en mastekran. Masten ble reist, riggere tok seg av vant, stag og barduner. Seilmakere sydde seil. Når dette var ferdig, sto bare igjen å ta ombord nødvendige forsyninger og hyre mannskap. Jakten var klar for sin første ekspedisjon.

Gjaldt det Lofoten-tur, var det bare bruk for salt. Gjaldt det sildetur, måtte det taes ombord 6-700 tomtønner. Og aldri ble glemt snarturen til samlaget. Det ble kjøpt en hel kagge med *fuselfritt* brennevin. Denne kagge ble oppbevart ombord i et rom som kaltes styrmannskammer og hadde inngang fra kahyttsgangen. Rommet var utstyrt med en køye, ellers intet.

Slik ble det ene fartøy etter det andre levert fra de to vervene som i min barndom sjelden syntes å være uten oppdrag. Et av fartøyene som ble bygget på Øyro — en slupp — ble et problem for eierne. Den måtte være belemret med det amerikanerne kaller en jinx — det var kastet trolddom over fartøyet. Skipper ble skiftet, men ti-mannssluppen tapte penger — såvidt ryktet gikk — på alle ekspedisjoner. En av dens siste — antar jeg det var — ble den sendt *på makrellen*. Slik het det når kuttere dorget etter makrell i Nordsjøen. Men det ble kanskje ti-mannssluppens verste bomtur. Tyve-tretti tønner salt makrell etter fem-seks ukers tokt syntes å sette punktum for videre seilas for de opprinnelige eiere. Sluppen ble solgt til Sverige, og for Ølve gikk den inn i et glemselens slør.

### *På fiskeberg.*

Ved århundreskiftet kom det hver forsommer jakter og galeaser med skrei fra Lofoten. Den skulle tørkes til klippfisk på svaberg. For dette formål syntes vestlandstemperaturen på den årstid å være passende, og været forholdsvis stabilt. I Ølve var en slik tørkeplass. Det var på en liten øy vestenfor det ytterste nes. Nordøen het den.

Når det kom fiskefartøy til Nordøen, betydde det ekstra liv i bygden. Der var behov for tretti mennesker til tørkearbeid — barn og voksne.

Først ble fisken vasket. Vaskerne satt i fjæren og arbeidet på akkord. Etter som fisken ble vasket, ble den lagt ut til tørk på svaberget. Først i korte perioder, så lengere etter som den ble tørrere.



Vasking av klippfisk. Fotografi fra århundreskiftet.  
(Norsk Sjøfartsmuseum = NSM.)

Å tørke fisken så den ble hvit i stedet for gul, krevde fagkunnskap. Prosessen måtte gå langsomt, og tørking kunne selvfølgelig bare foregå i godvær. Derfor ble det heller ikke kveldsarbeid. Fisken tålte ikke dugg. Den som ledet arbeidet, var enten fartøyets skipper, eller, hvis han ikke var kvalifisert, en fagmann som for anledningen ble kalt *tørker*.

Arbeidet kunne til sine tider bli hårdt. Var fisken lagt ut til tørk i halvskytet vær, og det plutselig klarnet med sterkt solskinn, ble det arbeidd på spreng for enten å snu fisken med skinnen opp eller samle den i stabler.

Arbeidet begynte vanligvis klokken 6, og klokken halv seks møtte vi opp på bygdens ytterste nes hvor vi ble hentet av båt fra fartøyet. Men det kom også folk fra Tysnes. De hadde lang rotur og startet selvfølgelig enda tidligere. Niste brakte vi med da vi først var hjemme ved 19-tiden.

I disse 13—14 timer måtte vi nok arbeide, men vi hadde også moro. I spise-pausene satt vi samlet, og det ble utvekslet mange historier og nyheter.

På øya bodde fast to familier i et lite hus. Det var besteforeldre med sviger-sønn og datter som igjen hadde en datter. Bestefaren het Heine. Han var gammel fisker. Men livsmulighetene måtte være små på øya. Leien av svabergene var kanskje en av deres største inntektskilder.

Siden øya vesentlig består av svaberg, ble jordlappene små. Men litt fôr for familiens eneste ku ble det nok høstet, og så noen kvadratmeter med poteter. Disse var gamle Heine redd for. Det ble ofte tatt lite hensyn når det ble

arbeidet på spreng. Det ble gjerne tatt korteste vei selv om den gikk rett gjennom potetåkeren. Men da ble Heine kvass i øynene, og det sto respekt av ham: — Du . . . trakka ikkje i poteten, veit eg!

Vi var to som hette Johannes, og som naboer og søskenbarn holdt vi meget sammen. Slik også under arbeid. En vår hadde han kikhoste, men det holdt ham ikke hjemme fra fiskeberget, der var så mye moro. Når det ble arbeidet på spreng for å redde fisken fra å bli solbrent, og han fikk en kikebye, stoppet vi begge opp. Når byen var over, måtte vi springe for å ta de andre igjen og gjøre opp for tapt tid. Jo, vi gjorde da rede for de 25 øre vi ble betalt med pr. dag.

Tre sesonger var jeg med å arbeide på fiskeberg. To sesonger med å tørke, en sesong som vasker.

Det første fartøy var jakten «Elianna», skipper Hans Thorsen Trovik. Sommeren etter Anders Ask med en galeas. Han var en ung mann som antagelig var for uerfaren til å være tørker. Den jobben ble overtatt av hans bestmann som kanskje også var fartøyets beste mann. Tredje sesong var jakten fra Tysnes med Helge Storebakken som skipper. Han var også for ung til den viktige oppgave som tørker. Det ble hans far, som tidligere hadde vært skipper på samme jakt, som fikk den oppgaven. Da var min fetter og jeg blitt 14 år og ville ikke arbeide for 75 øre om dagen som da var daglønn. Vi ville vaske. Der kunne de som var flittige, tjene opp til fire kroner dagen, og det var penger å ta med. Med en færing startet vi hjemmefra klokken fem. Rodde langs landet, rundet Stonganeset, Hardangers vestligste fastland på fjordens nordside, nord Terøundet til Nordøen hvor jakten lå. Der meldte vi oss på som vaskere for jakteskipperen. Jo da, gå i gang gutter. Og nå gjaldt det. Vi skulle tjene virkelige penger for første gang, for her ble arbeidet på akkord.

Vi måtte selv hente fisken i jaktens lasterom. Vi kastet den på dekk og talte: 91-92-93-100. Vi hadde lært det av de eldre karene. Når båten var lastet til ripen, rodde vi til land og fant oss en bra plass i fjæren. Der losset vi båten i sjøen, delvis for å skylle saltet av fisken, delvis for å bløte den. Da begynte vaskingen.

Vi hadde høye støvler på benene og satt med dem i vann. Med tofte imellom benene trakk vi fisk etter fisk opp av sjøen, la den på toften og gnicket det som var igjen av den mørke svømmeblæren med et tykk vott. Uten å gi oss tid til å snu oss ble den vaskede fisken kastet over skulderen opp på svaberget. Ved åttetiden var vi skrubsultne og tok fem minutter av for å svelge litt av nisten. Ved tolvtiden gikk samme antall minutter til spille, og kl. 16 var det nons. Så hentet vi ny forsyning av fisk. Det var ikke alltid lett å beregne hvor



mye vi kunne vaske før det ble mørkt, men det vi hadde kastet i sjøen, måtte under enhver omstendighet gjøres ferdig. Som regel var det slutt ved 18.30 tiden. Da hadde vi tre kvart times rotur hjem, igjen sultne som ulver. Og straks de siste matbiter var slukt, bar det hodestups i seng for å være oppe igjen kl. 4.30. Det var nødvendig, for det var bare satt av tre dager til vasking. Men da hadde vi også tjent store penger. For det er jo ikke verdien av kronene som teller, men verdien kronene har for dem som får dem. Og så var det litt moro å få vite at skipperen hadde beklaget seg over at han hadde betalt vask for 4-5000 flere skrei enn han hadde betalt for i innkjøp. Nå kunne han ha det så godt. Han hadde selv lurt fiskeren.

Etter tre uker var fisken blitt til klippfisk og ble innlastet igjen. Da var den blitt lettere. Jakten var ikke stort mer enn ballastet når det ble satt seil for Bergen. Og vel ankommet dertil var spenningen høy. Å lage klippfisk var litt av et lotteri den gang fisken ble tørket på berg. Når gesellen, som var kjøpmannens representant og fagmann, kom ombord ble alt stille. Fant han noe å sette fingeren på, visste han å benytte seg av det. Her gjaldt det betydelige beløp. Ble det stortur, fikk hele besetningen nyte godt av det. Ble det bomtur, fikk de også føle det på andre måter. Fisken skulle være både fyldig og hvit når den ble brakt som baccalao til spanjolene, hvor den var fredagsmat for de velstående. Luksus alle dage for fattigfolk.

#### *Ut med «Elianna».*

«Elianna» var en av de peneste jakter som fantes. Hun hadde smidige linjer og var kjent som en skarpseiler.

Tiden var september 1902, og jeg var blitt 15 år. Jeg hadde gått som gårds-gutt hjemme et år etter konfirmasjonen. Nå var det på tide at jeg fikk stå på egne ben.

Det gikk rykte om at «Elianna» skulle ut etter nyttår. Best å være om seg. Skipperen hyrte selv sine folk. Jeg spurte om jeg fikk bli med som kokk? Jeg kan ikke huske om Hans Thorsen — skipperen — trakk på det. Jeg visste ikke hvorledes han så på meg som arbeidsvillig. Men kanskje tenkte han: Det blir jo bare fire-fem ukers tur. Jeg kan jo prøve gutten.

Dermed var jeg hyrt. Når det gjaldt kystfart, forelå ingen kontrakt. Et ord var et ord. Dermed basta.

Nå skulle «Elianna» på *sørafiske* (salte vårsild), men først jul og nyttår. Det var festdager, men største fest var å komme til sjøs. Få lukte tjæret hampetau,

fuktige seil og den avskyelige pumpelukten en måtte venne seg til. Den gikk mot vinden. For en stank!

Så opprant den store dag, begynnelsen til en 50 års arbeidsdag. Det var en tidlig januarmorgen 1903 at jeg første gang kom ombord i et fartøy som hyrt mann. Nå hadde jakten ligget i opplag et par måneder, for disse reisene var jo sesongbetonte. Men nå hastet det opplagt å komme av sted, for jakten skulle ikke en gang *seile* til Bergen hvor der skulle taes inn salt og tomtønner. Den lille slepebåten «Lessing» var tilkalt for å slepe «Elianna» til byen.

Det tok ikke lang tid før jeg fikk forståelsen av at nå var det ikke lek: «Vil du se å rippe tau, kokk. Ser du ikke at pertlinen ligger i bukter?» Stemmen var kjent. Det var den gamle bestmannen. Han var kjent for å være grinet.

Med «Lessing» for baugen var «Elianna» snart på vei, og dagen gikk, før vi passerte moloen og kom inn på Vågen. Der ble ankeret droppet og akterfortøyning satt i en bøye. Men slepebåtskipperen hadde forregnet seg. Når et fartøy skal fortøye i en havn hvor det er havnevesen, må det få anvist plass. Det hadde slepebåtskipperen gitt blaffen i, og vi var kommet av buksene for å gå til køys da vi hørte en sint stemme ved skutesiden: «Hva er det for et asen av en slepebåt som har dradd dere inn her»?

«Lessing», svarte skipperen.

«Godt! Jeg skal se å finne svinet. De hiver anker igjen og varper Dem opp mot «Freia» — helt opp til hennes fallreip. La det gå litt kvikt.»

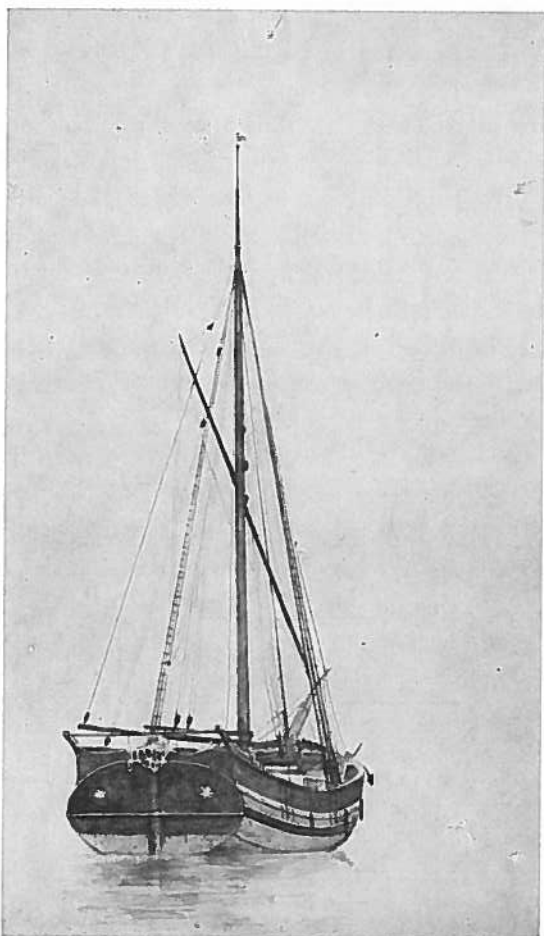
Det var havneassistenten. Han førte sin kommando fra en robåt, rodd av tre havnebetjenter.

«På dekk igjen, karer. Vi må bort herfra,» sa skipperen.

Akterfortøyningen ble halt inn, og vi la oss på ankerspakene. Men det klang en annen musikk enn ankerspilletts paler i ørene. Opp langs siden av «Freia», Ølves stolthet, det ville være *noe* å komme ombord på!

Det ble sent før «Elianna» var fortøyd på ny, og det ble så vidt tid til å kaste et blick opp mot den ruvende 2500 tonneren som lå der svart som selve januarnatten, før jeg krøp til køys. Men neste morgen var det noe å glede seg til. Da ville jeg gå ombord på den store båten jeg hadde hørt så mye snakk om hjemme. Og det fikk jeg!

Den gamle bestmannen hadde brakt noen sekker poteter med til byen for salg. Nå var han heldig. «Freia» var utlosset og klar for ny reis. Til den trengtes proviant. Og hvilken norsk sjømann — eller nordmann i det hele tatt — kan spise middag uten poteter? Gamlingen fikk avsetning, det var bare å levere potetsekkene på «Freia»s dekk. Og hvem var bedre skikket til å bære gamlingens potetsekker opp «Freia»s fallreip enn «Elianna»s kokk? Jo, jeg



Jakt. Akvarellskisse, udatert, av  
Amaldus Nielsen. (OKK).

fikk komme ombord på «Freia». Tre ganger kom jeg så vidt inn på dekket for å avlevere potetene. Da jeg hadde levert den tredje sekken, ble jeg stående og se meg rundt. Da hørte jeg bestmannens stemme fra «Elianna»s dekk: «Ka æ det du står og glaner etter? Har du ikke tenkt å sette middagen over?»

Ingebrigt Trovik fikk jeg den gang høre om. Han var forresten blitt en sagnfigur i Ølve, og kanskje nordover hvor han i yngre dager seilte og drev forretning.

Som de øvrige unggutter begynte han å seile som kokk, men han arbeidet seg kvikt opp til jakteskipper, og etter en tid til skipper på en større galeas. Med den seilte han på Spania med klippfisk. Han hadde gjort noen reiser til Lofoten

og funnet at det var penger å tjene. Svigerfar seilte med ham et par reiser. Styrmannen var ikke kjent som Guds beste barn. Utnavnet hans — Råtampen — tydet på det. Men han hadde respekt for Ingebrigt. En gang det ble seilt så det knaket både i vant og stag, fant Råtampen at det gikk for vidt!

«Er det ikke meningen her skal reduseres seil før hele riggen går?»

«Er du redd nå?» spurte Ingebrigt.

«Ja, en tosk er den som ikke er redd deg og din seilas.»

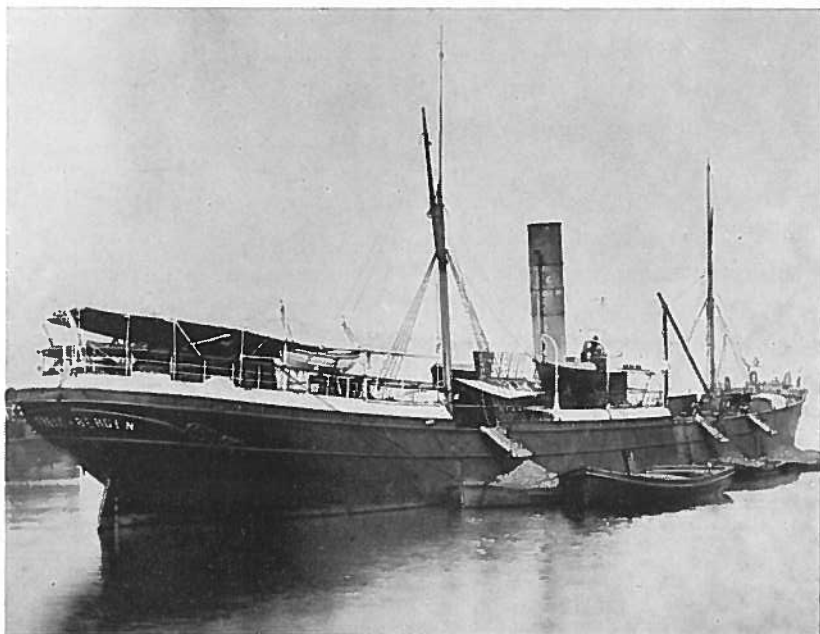
Senere forliste galeasen på Folla. Den gang hadde Ingebrigt sin kone med, og hun kunne heller ikke ha vært skvetten. Han fikk henne opp i riggen som var over vann da galeasen var strandet på en flu. Der ble hun surret til vantet, mens Ingebrigt dukket for å løse storbåten som sto surret på storluken. På det vis ble alle reddet.

Nå måtte han ha nytt fartøy. Og om seil kunne være bra, ble det liten framdrift i stilla. Derfor ble det damp. Den hette «Dronning Gyda», men var visst ikke mye dronning, og det ble med Ingebrigt som med Tordenskjold, han ville ha grovere skyts. Sammen med skipsreder Christian Michelsen kjøpte han 2500 tonneren «Freia» i Hamburg, og med den seilte han som skipper noen reiser med levende kveg fra Lousianna til Sydafrika. Det var lang transport av levende dyr, og det ble forhyrt vante kvegpassere — cowboys. Og de som tok slike jobber, var ikke Guds beste barn heller. Som regel var de kriminelle som på det vis ville flykte fra myndighetene. Når de kom ombord, fikk Ingebrigt merke hva karer han hadde forhyrt. Noen forsøkte å rane ham mens han lå til køys, men de kom til feil mann. Han var forberedt og hadde sitt våpen klart: En solid askestokk sto ved køyen. Når ransmennene hadde fått smake den, forsto de hvem de hadde med å gjøre, og en slags disiplin ble gjenopprettet.

En av sine siste reiser som skipper gjorde han med «Freia» land ved Skudenes. Ved kysten var livlig vårsildfiske. Det ble fristende. Han kjøpte dekket fullt av sild, før han seilte videre til Bergen. I lasten hadde han salt, tomtønner var til kjøps, saltere kunne leies. Igjen en bra forretning.

Men nå ville han bli eneeier av «Freia» — eller kanskje det var Michelsen som fant ham for besværlig. I hvert fall lød ryktet at Michelsen satte verdien på båten med henblikk på at det var han som skulle overta den. Han regnet vel ikke med at Ingebrigt hadde økonomisk ryggrad til en slik forretning. Men allerede neste dag — het det — troppet Ingebrigt opp på Michelsens kontor med en diger seddelbunke: «No er «Freia» mi.»

Når folk blir velstående, blir de store, og som store vokser de enda mer både i egne og andres øyne. Til slutt kan de ha klatret til tops. Da må det enten bli



D/S *Freja*, 2.500 t.dw., bygget i Sunderland 1873. Kjøpt i 1888 av Christian Michelsen og Ingebrigt Trovik. (Bergens Sjøfartsmuseum.)

stilstand eller gå nedover. Det var vel tilfelle med Ingebrigt — han overspekulerte til slutt, og det ble for ham som for så mange i den situasjonen: Emigrasjon. I Kanada slo han seg på farming, ble det sagt, men det var ikke noe for en energisk forretningsmann, og han tenkte igjen på sjøen. Min svigerfar fikk brev fra ham: Om han ikke trodde det var mulig for de to i fellesskap å anskaffe seg en galeas? Med den kunne de seile på Spania og Østersjøen. For et perspektiv for to gamlinger! Men det var stadig sjøen som trakk. Kanskje ønsket han også helst å ende sitt liv der. Men det ble ikke slik. Han ble borte ett eller annet sted i Amerika.

«Elianna»s opphold langs «Freia»s skipsside ble kortvarig. Lenger borte på Vågen lå D/S «Livingstone» og losset salt. Der skulle «Elianna» varpes hen for å ta inn salt for fiskefeltet. Det ble varping hånd over hånd eller til det lille spillet. En slitsom manøvre. Men etter et par timers slit var «Elianna» for-tøyd langs «Livingstone»s skipsside. Og der var liv. Vinsjene ramlet, lossearbeiderne ropte: «Varsku der! Pass opp! Hiv! Lår!» Og dampen freste fra lekkede pakninger og rør. «Har Johansen sagt eg ska hive fort, ska eg og hive fort,» sa vinsjemannen til mantelmannen.

En renne ble lagt fra dampbåtens dekk til «Elianna»s lasterom, og hektoliter etter hektoliter med salt ble hevet opp fra dampbåtens indre og styrt i rennen. Det ville ikke gå lenge før det bestilte kvantum var kommet ombord. Men lure meg ombord på dampbåten fikk jeg.

For en skuffelse. Skitt, røyk og oljelukt. Takke meg til «Elianna» hvor det meste riktignok var trehvitt, men rent. Den eneste lukt der som jeg ikke likte, var pumpeelukten. Ellers luktet det bare tjæret tauverk og hamp av seilene, og i lugaren luktet det mest rugkavring som hver mann hadde sin beholdning av.

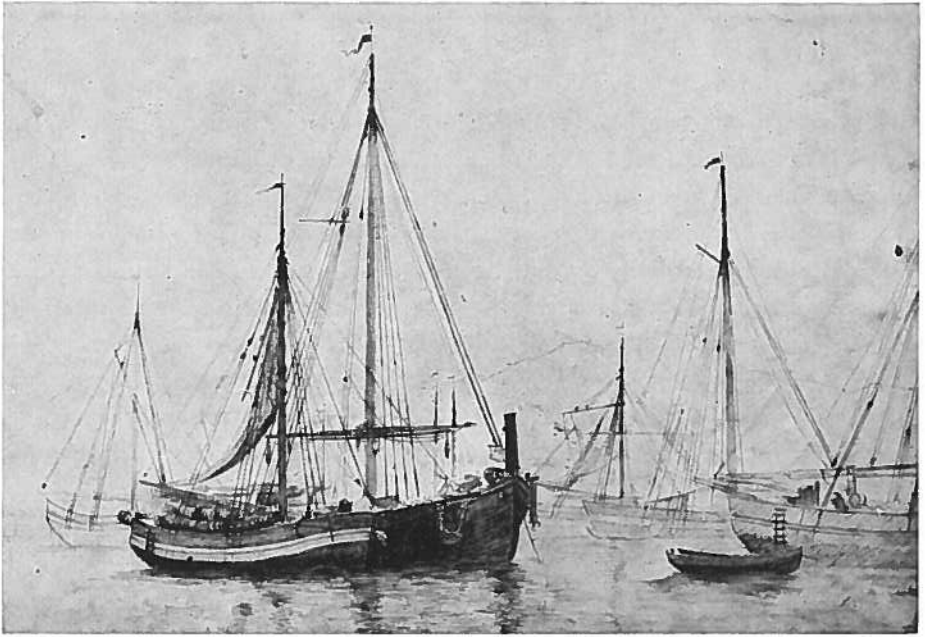
Straks saltet var kommet ombord, gikk tre mann i hekkbåten. Pertlinen ble festet i en bøye, og vi igjen til spillet. Etter en times varping var jakten kommet på anvist plass hvor den ble ankret og akterfortøyd.

Det hadde ikke blitt tid til å koke middag. Når alle var travelt opptatt på dekk, måtte kaffe og kavring gjøre tjeneste som frokost, middag og kvelds. Det ville gjelde også for neste dag, for da skulle saltet pakkes i tønner ved hjelp av dugnad. Mannskapet fra to andre jakter ville komme ombord, og vi kunne ikke sitte og spise mens de så på. I slike tilfelle ble det bare skjenk. Og da dugnadshjelpen kom neste dag, ble det ikke spart på drammen. De hjalp godt. Det var som karene kappedes om hvem som var flinkest til å fylle tønnene. Kl. 15 var alt saltet pakket og stuet i lasterommet. «Elianna» var bal-lastet og seilklar.

Neste morgen var vi tidlig ute — vi skulle gå seil. Men først varping og tauing for å komme utenfor moloen der seilene skulle settes. Først ble det varping så langt det var bøyer og så i hekkbåten for å taue. Vi var fire mann ved årene. Når slepelinen ble strammet ved at vi la oss godt på årene, seg jakten et par tommer forover, og når vi løftet årene, gjaldt å dyppe dem kvikt for nye tak, ellers ville jakten stoppe i siget. Men det var rart med slepelinen! Den ble strammet når vi tok kraftige åretak. Straks vi løftet årene, ble båten trukket tilbake. Jammen var det som linen var av gummi. Så nye åretak. Linen strammet, jakten noen tommer forover, men når vi løftet årene, ble båten trukket tilbake. For et slit! Etter en times tauing nærmet vi oss moloen. Pertlinen ble ført over og festet til en pollert. Da kunne vi gå ombord og bruke spillet. Men fremdeles seg jakten forover som lus på en tjærekost. Det var som «Elianna» ikke likte denne hånd over hånd seilas. Hun ville føre seil.

Endelig var hun oppe under moloen. Da var det som det lysnet. Nå hadde vi bare det korte stykket til utsiden av moloen igjen. Da kunne vi sette seil.

Jamen var det tungt, storseilet. Vi måtte ta det til spillet og strekke vekselvis klo og pik. Men når storseilet var satt, var de andre seil barnemat. Tre forseil, gaffeltoppseil og skværseil. Seks seil. Jakten begynte å skyte fart. Og hvem



Bomseiler og råseiler. Skisse fra Bergen (?), udatert, av Amaldus Nielsen. (OKK)

kan beskrive følelsen hos dem som er ombord i et fartøy som skyter fart under fulle seil? Det knirker i taljer, gnisser i blokker og mastebåndene filer mot masten. Det er nesten de eneste lyder. Dekket ligger litt skrått i den friske brisen. Skipperen står og måler: ligger vi opp Kvarven i nordvesten? Det blir såvidt. Når vi har rundet Kvarven, blir det slør vind. Det er nesten feststemning ombord. Men så hører jeg en sint stemme: «Har du ikke tenkt å sette over kaffen?» Det var den gamle bestmannen. Hver eneste ordre eller beskjed kom som et spørsmål: «Har du ikke tenkt? Har du ikke gjort? Har du ikke? Er det ikke på tide? Er du ikke ferdig ennå?»

Men jeg ville ikke høre etter den grinete fyren. Nå var «Elianna» under seil. Hvordan det skulle gå med denne friske brisen forbi Steinen, Vattlestraumen, syd Lerøyosen. Korsfjorden, Bjørnefjorden. Syd Langenuen til vi passerte Ryvarden. Der måtte jakten til havs.

Hun oppførte seg ikke helt pent, «Elianna», når hun kom ut på Sletten. Satte nesen ned i sjøen, reiste baugen opp igjen. Det var som hun kastet seg til side når hun ble truffet hårdt av en sjø.

I den lille byssen sto middagen over. Salt fisk, poteter og vann som skulle bli til havresuppe. Det ble kvalmt i det lille rommet. Nå satte hun nesen ned i

sjøen igjen. Nei, det nyttet ikke å kjempe imot. Det er bare å komme seg ut til rekken og mate krabben.

Nestyngste mann kom med en hånlig bemerkning. Det går ikke an å svare på slikt når en er grønn i fjeset. Du skal nok få det igjen senere. Inn i byssen igjen. Det lettet når krabben hadde fått et måltid. Nå gjelder det fisken og potetene. De må ikke koke i stykker. Da blir det kjeft, kjeft, kjeft. Vel, en venner seg til det litt etter hvert. Best å la det gå inn ene øret og ut det andre. Og sjøsyke er en overgang. En må venne seg til å se dekket ligge i forskjellige vinkler mot horisonten. Sjøgangen avtok etter som vi nærmet oss Røvær, og da vi ut på ettermiddagen seg inn på havnen for små seil var det virkelig noe å se. Havnen var nesten fullt opptatt av oppkjøperfartøyer og garnbåter.

Det kom en båt opp langs skutesiden. Mannen på aktertoften bar uniform — visstnok en marineoffiser som gjorde tjeneste i oppsynet. Han pekte: «Der skal De fortøye.»

Vår skipper kunne manøvrere sitt fartøy. Når hun kom opp til den anviste ankerplass, var farten tatt helt av henne. Og så ordren: «La falle!» Ankeret plasket i vannet, kjetting ble stukket til jakten svingte opp. Hekkbåten på vannet for å føre i land akterfortøyning. Linen til spillet. «Elianna» ble svinget med akterenden mot land. Der lå hun som en hund i hundehus.

Kort etter at vi var fortøyet, kom en sørlending med en jakt og trengte inn mellom «Elianna» og en slupp. Men da var den uniformerte der igjen:

«De kan ikke fortøye her!»

«Hvorfor ga De meg ikkje ordre ved innseilinga da?»

«De fikk ordre ved innseilingen, men De bare seilte videre. Nå har De å hive anker og komme Dem over til den fortøyningsplass De blir anvist.»

«Nei og atter nei! Her ligger eg, og her blir eg. Det er snart mørke natta. Eg hiver ikkje anker og forhaler nå.»

«Etterkommer De ikke oppsynets ordre, får De en klekkelig bot. De må selv kunne se at her ikke er plass for Dem mellom disse to fartøyene. Blåser det opp, begynner de å hugge. Det blir havari!»

Sørlendingen fnyste av sinne. Men da han hørte det ble bot, ga han opp. Selv om det mørknet, måtte han hive anker, og mannskapet måtte i båten for å taue jakten over til den plass oppsynsmannen anviste.

Det hadde vært morsomt å lytte til dialogen. Løytnanten reiste knapt stemmen, mens jakteskipperen skrek. Slik kan de som har myndighet opptre. Jeg fikk begynne å lære det jeg også.

I mannskapslugaren bodde vi fire mann. To hadde overkøyer, to underkøyer. Jeg hadde min kjøyplass i styrbord underkøye like ved den lille ovnen.



På babord side lå bestmannen i overkøyen og nestyngste mann i underkøyen. Han hadde ingen ting å si. Det hadde gamlingen i overkøyen. Som han kunne grine. Klokken 4 begynte han: «Kokk, kokk! Har du ikke tenkt å komme deg ut? Skal du sove til middag? Har du ikke tenkt å få kokt kaffen?» Igjen bare spørsmål som lød som han var blitt tirret. Men så kom der en bestemt ordre: «Når du har satt kjelen over, går du akter til skipperen og ber om en dram til meg. Forstår du?»

Frokostkaffen kokte jeg på den lille ovnen i lugaren. Der skulle fyres likevel. Men jeg fikk ikke lov til å male kaffen om kvelden: Den dovnet, sa gamlingen. Men nå visste jeg rutinen: Opp klokken fire, tenne i ovnen. Male kaffe, sette kjelen over. Gå akter og tigge en dram til gamlingen. Han skulle ha kaffedoktor.

Når han hadde fått kaffe med en dram i, kunne han tenne pipen og til og med ta seg en lur på etterpåsleng. Og når han hadde drukket kaffen, strakte han hånden ut. Det var en selvfølge at jeg skulle vite hva han ønsket: «Pipen for svingende!» Jo, den gamle grisen kunne nyte tilværelsen. Kaffe, dram, røyk. Men en gang måtte han vel få nok.

Dagen etter fikk vi sild på dekk. En større garnbåt fra Sund i Vestlofoten kom inn fullastet. Nå kunne gamlingen også få henge i. Høvedsmannen i garnbåten så ut til å være en frisking. Han måtte få noen drammer for å gi godt mål. Det burde jo helst bli 20 tønner av læsten. (En læst sild = 18 hl. En tønne målte 114—116 liter.) Hvor brennevinet fløt rikelig, var det dem som også lot silden renne over målet. Men lofotværingen passet seg! «To drammer. Ja vel. Men ikkje meir. Vi har båten å passe.» Derimot likte han tobakk: «Gi meg ei skrå, du gamle mann! Eg ser du tygg så godt. Eg forsikre deg at eg tygg opp ein halv rull om dagen når eg går i arbeid.»

Gamlingen sa noe lofotværingen forhåpentlig ikke hørte — og slett ikke kan settes på trykk. Men han fikk skråen som han straks puttet i munnen.

Silden ble hevet opp i stamper og målt i det justerte hektolitermål vi førte med, og når båten var utlosset, begynte vi å skufle sild i tønnene. Det ble noen skufler sild og så salt — sild og salt. Når en tønne var full, ble den satt til side for at silden skulle sige og for etterpåfyll.

Nå fikk jeg en ny jobb: Røre lake.

En tønne ble fylt med sjø og en pøs salt. Deretter ble det min jobb å røre rundt i tønne med bladet av en åre til saltet var oppløst. Da var det blitt lake.

En morgen ved firetiden etter at jeg som vanlig var blitt purret av gamlingens grinete stemme, fyrte jeg i ovnen, satte kjelen over og malte kaffen. Søvnig som jeg var, la jeg meg på køyen igjen og sovnet. Men da kjelen kokte

over, våknet jeg — å la slikt hende var jo nesten en forbrytelse. Jeg hoppet av køyen og grep i halvsøvne rundt det glohete ovnsrør.

En snakker ofte om å slippe som om en hadde brent seg. Jo, jeg slapp, men likevel for sent. Fire fingre på venstre hånd ble stygt forbrente. Om det gjorde vondt? Selvfølgelig, men gamlingen skulle iallfall ikke ha fornøyelsen av å få vite det. Jeg visste hva han i tilfelle ville si: «Det hadde du godt av når du var så dum og doven. Du skulle heller husket å hente drammen til meg i stedet for å legge deg til å sove igjen.»

Selvfølgelig sa han ikke dette. Han fikk ikke vite at jeg hadde brent meg.

Da jeg senere sto og rørte lake, gikk det hull på brannblemmene. Det var da jeg fikk respekt for hestekur. Brannsårene grodde på mindre enn to uker. Det innbilte jeg meg måtte skyldes laken. Så kom en dag med landligge for fiskerne. Det var ingen sild å behandle, og da måtte det være anledning til å koke en skikkelig middag.

Gamlingen bestemte «menyen», og hva kunne passe bedre enn hans livrett: Salt kjøtt, flesk og erter? Og nå skulle jeg få lære hvorledes en skikkelig sjørett blir tilberedt. Gamlingen skulle være mester for det.

Det var ikke hyggelig å ha den gamle grisen i byssen, men det var best ikke å nevne det.

At han tygget tobakk og spyttet i hytt og vær, var så sin sak, men at han harket opp slim som kunne falle på de uheldigste steder, var verre og direkte farlig. Men inn kom han og tok den fem fot lange og seks tommer brede byssebenken i besittelse. Og der begynte instruksjonen.

«Du setter ertene over i en gryte med så mye vann at de er dekket. På det andre hullet i komfyren setter du tekjelen fylt med vann. (Hark og spyting.) Forstår du?»

«Ja vel.»

«Når vannet er kokt inn, skal ertene klubbes til de er helt knust. Forstår du?» (Mer hark og spyting.)

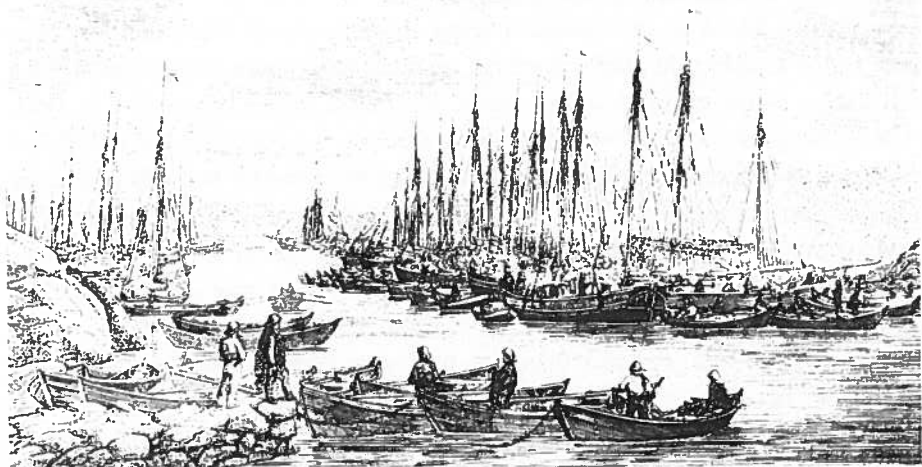
«Ja vel.»

«Når vannet koker i tekjelen, sper du ertene med det kokende vannet til de er passe tykke. Middagen må ikke bli for sent ferdig! Forstår du?»

«Ja vel.»

Han sendte en kraftig spyttestråle rett over gryten. Da skvatt jeg til og håpet at ikke noe falt i gryten. — Det tror jeg forresten ikke det gjorde.

Han holdt hele tiden øye med byssen, og da vannet over ertene var kokt inn, kom han tilbake. Nå skulle han vise meg hvorledes ertene skulle klubbes for å bli riktig fin ertesuppe. Og jeg skal si han klubbet: Tak og vegger i det



«Vaarsildfiske ved Rønvær». Fra Norsk Folkeblad 1867. (NSM).

lille rommet var nesten dekket av erter. Men da han var ferdig var også ertene knust så de kunne svelges av et spebarn. Nå kunne jeg helle kokende vann over resten og samle inn kjøtt hos de enkelte og merke det. Etterpå skulle potetene skrelles og settes over.

Jo, instruksjonen var grundig nok. Men nå var alt i så god gjenge at jeg burde kunne ta en titt ut på dekk. Noe måtte vel foregå i havnen med alle fiskerne inne? Da var det jeg kjente den rare lukten.

Kunne det være svilukt? Jo så menn. Ertene hadde lagt seg i bunn. Nå var alt en skove. For en skandale! Slapp jeg levende fra dette, var jeg heldig. Det første jeg under enhver omstendighet måtte gjøre, var å finne et gjemmensted mens de andre spiste.

Forresten klamret jeg meg til håpet om at de andre var så sultne at midt dagen ville gå ned hvordan den smakte.

Og til min overraskelse ble det spist. Til og med gamlingen spiste og tidde. Men han skulte mot meg uten å si noe. Det kunne bare skyldes at skandalen var så voldsom at det var umulig å uttrykke det med ord. Men skipperen knegget i skjegget: «Nå har vel bestmannen fått nok erter for noen dager — ha, ha, ha.»

Når det gjaldt erter, salt kjøtt og flesk var gamlingens appetitt beryktet i bygden. Det gikk nemlig det rykte at han en gang som mannskap på et annet fartøy hadde skrevet til konen at hun måtte være god mot grisen. Det var den som skulle gi ertene den riktige smak.

Og så var det gamlingens kaffeskål.

Han drakk kaffe av skål, mens vi andre drakk av krus. Nå kunne det ikke nektes at det hadde sin fordel å drikke av skål. Kavringen skulle bløtes. I en skål kunne legges en hel kavring, mens den måtte legges stykkevis i et krus. Men så lot gamlingen kavringen ligge til den var helt oppløst. Derved klebet alltid noe til kanten av skålen, og jeg fikk ikke lov å vaske den: «Skal ikke ha noe av at du knuser skålen min. Jeg har bare en.»

Men når avfallslaget rundt kanten av skålen ble så tykt at det snart ikke ville bli plass til hverken kaffe, dram eller kavring, ble han sint: «Hva mener du med ikke å vaske skålen? Tror du jeg er en gris?»

Selvfølgelig burde jeg svart: «Ja, det tror jeg.» Men det var vel best å late som ingen ting.

Det tok litt skrubbing før skålen ble presentabel. Men så tok det også litt tid før den igjen hadde fått et passende belegg.

Etter ertermiddagen hadde vi spist sild i en uke. Nå ville gamlingen ha fersk fisk.

Vi gikk tre mann i hekkbåten og rodde ut på havet vest for Røvær. Været var godt med svak dønning.

Seien bet på den ferske agnsilden, og etter å ha trukket opp fem-seks digre seier mente gamlingen vi hadde nok. Nå ville han ha fersk sei til kvelds — og så lever! Det er noe som gir hår på brystet. Han skulle vise meg hvorledes lever skal kokes. Men så la tredjemann seg opp i det. Han var liten av vekst, men stor i kjeften: «Fiskelever skal kokes i sterk lake den.» Gamlingen ble snyt fornærmet for at den jyplingen blandet seg i noe han ikke hadde med: «Ja, kok du den i sterk lake.» Det ble gjort.

Da den var kokt, ga han meg ordre om å smake på den. Resultatet av den smakebit ble at jeg ikke tålte synet av fiskelever før 60 år senere.

Silden trakk mot land, og garnfisket ble slutt. Snurpenøter var ennå en fremtidsdrøm. Alle notsteng ble gjort ved land. Oppkjøperfartøyene fulgte silden, kastet fortøyningene og hev anker. Det ble litt buksering med «Eli-anna» før vi fikk vind i seilene, men før kveld var vi fortøyd et sted i nærheten av Haugesund. Og der var sild!

Når de store notbåtene kom lastet og tømte sin last på jaktens dekk, gikk det kvikt å fylle tønnene.

Nå ble det ekstra jobb for mine lugarkamerater: Lasterommet begynte å fylles, og det skulle utnyttes til det ytterste. Når tønnene ble stuert inn mellom dekkshjelkene, måtte de sparkes inn. Mannen som stuert måtte da ligge på rygg og sette føttene mot tønnebunnen. For å utnytte kraften i føttene måtte han ha støtte for ryggen. Det het å *gi rygg* og var kokkens jobb. «Kokk, kokk! Kom og gi rygg,» hørtes ustanselig.

Og så var det den gang jeg ga rygg til den gamle bestmannen. Han var sikkert trett der han lå og sparket mot tønnebunnen. Men jeg var heller ikke noe tross. Når gamlingen satte benene mot tønnebunnen med all kraft, ble det jeg som ga etter. For det burde jeg rettelig hatt en kraftig overhaling, men det kom bare et svakt: «Holdt som en skit gjorde du far. Holdt som en skit.» Med fullt lasterom og 60-70 tønner forsvarlig surret på dekk gikk «Elianna» seil for hjemstedet.

Det blåste friskt sydvestkuling, og hun viste seg fra den beste side. Med knaking i blokker, skjot og hals, og bom og gaffel som gnog på masten, subbet «Elianna» nordover Sletten. Hun satte baugen ned i sjøen, løftet seg opp, rullet litt over og rettet seg opp på ny. Som det gikk! Bare etter noen timer rundet vi Ryvarden og kom inn i smulvann. Vinden løyete litt, men fremdeles frisk nok til at farten ble god. Og nå kunne vi dovne oss etter velgjort jobb. Det var som det ble lagt en fred over hele fartøyet. Den gamle bestmannen skrek ikke en gang på kokken. Og snart ville vi være hjemme hvor jeg kunne sove til klokken 6. For en fest å ha vært ute på den første tur. Ikke en gang gamlingen skulle skremme meg fra å reise ut igjen.

Nå skulle jakten rigges om til galeas. Det ville nok ta en måneds tid. Men etterpå håpet jeg å bli med på ny reis. Å arbeide ombord på et fartøy var nå livet da.

Omriggingen fra jakt til galeas for «Elianna» ble foretatt i Ølve. Den lange masten ble løftet med kranbukker, kortet ned og skiftet noen fot forover. Deretter ble mesanmasten forarbeidet og reist. Muligens var det engasjert noen spesialister på riggerarbeid for anledningen. Når det gjelder rigg, må det ikke svikte.

I løpet av en måneds tid viste «Elianna» seg i ny skikkelse. Fra det britene kaller en sloop — en enmastring — var hun nå et virkelig skip med to master og fremdeles en rå på stormasten. Dermed var hun klar for ny reis, og jeg måtte melde meg på. Den gamle bestmannen ble ikke med. Om han ga opp frivillig, eller skipperen hadde fått nok av hans kaffedoktorer og ertesping, vet jeg ikke, men jeg tror han hadde gjort sin siste reis. En gang hadde han vært skipper på en mindre skøyte. Det var visst ikke blitt noen suksess. Skøyten

lå nå som vrak på en evje i nærheten av bygden. Der malte kunstmaleren Amaldus Nilsen i sin tid et bilde av vraket. Det tilhører Oslo kommunes kunstsamlinger.

Den nye bestmannen het Ole Torkelsen Presthus. Han var litt over tretti år og hadde seilt på Nordland fra han var 15 år. Tredjemann fra vårsildturen — han som fikk meg til å koke seilever i sterk lake, var også gått i land. I alt tre mann gikk fra. I stedet ble bare hyrt to nye. Den andre av disse het Ole Berge. Og da skikken i bygda var at husstandene ble kalt etter mannen i huset — hvis han var *mann* — het bestmannen Torkjelsolaen og annen mann Mettolaen.

Nå var det riktignok ingen regjerende Mette på Berge, men hun måtte ha vært der en gang i fortiden og satt et ettertrykkelig spor etter seg. Etter denne regel burde jeg kommet til å hete Johna-Johannes, men det ble for tungvint. Og så ble kokken ikke kalt ved navn. Han var bare kokk — eller kokkatæva.

Nå hadde «Elianna» fått åtte seil i stedet for de tidligere seks. Men litt ville hun nok tape som seiler. Det store seilet som hadde navn av storseil, var en vindfanger av dimensjoner. Til gjengjeld var seilene blitt lettere. Det var litt av tidens løsen.

Salt og tomtønner ble tatt ombord i Bergen, og det ble brukt dugnadshjelp til å pakke saltet hvor drammen gikk unna. Den kaggen i styrmannskammeret var virkelig en hjelper i all nød.

Det gikk i små etapper nordover. Ankring hver kveld og ankerhiving hver morgen. Vi ble sandelig godt kjent med de lange spakene.

En natt vi hadde ligget oppankret tvers av Hornelen, ble «Elianna» fanget i dødvann (ferskvann som flyter oppå sjøen) og holdt på å drive på land.

Fire mann gikk i hekkbåten og rodde og slet for å holde fartøyet klar land. Men det ble nesten som gutten som kom for sent på skolen og unnskyldte seg med det glatte føre: Han gikk ett skritt fram og gled to tilbake. Når vi strammet slepelinen, seg galeasen et par tommer fram, men dødvannet drev mot land og tok fartøyet med. Skipperen sto på dekk og målte avstanden til fjellveggen. Nå var det ikke mye igjen. Men så! Det var som på bestilling. En frisk bris fylte seilene og heldigvis ikke bakk.

«Kom ombord,» ropte skipperen! Han slapp å rope to ganger. Båten ble brakt under hekkarmene, alle skjøt trimmet, og «Elianna» var reddet.

Hvor det var telegrafstasjon, ble fartøyet lagt bakk mens skipperen ble rodd til land for å spørre nytt om fisket, og det var i Kristiansund at han kom ombord og fortalte at det var gjort noen gode steng av feitsild ved Leka på Søndre Helgeland. Det ble slutt med ankring hver kveld. Nå gjaldt det å være førstemann på fiskefeltet.



Jaktevrak, Ølve. Oljemaleri av Amaldus Nielsen. (OKK).

Det var heller løy vind da vi seilte nord Skjeien. Hadde skipperen vært overtroisk, ville han nok klødd mesanmasten. Men «Elianna» var flink. Hun kunne gjøre skjel for seg også i løy bris. Tre døgn senere var vi framme og ankret opp ved Leka. Og vi var heldige. Eneste oppkjøper hittil. Dette måtte være opplegget til en stortur.

Vi behøvde ikke vente lenge på notbasen.

«Goddag. Dokk æ ut å seile ja. Dokk vil vel kjøp sild. Ha, ha, ha.»

«Du får komme ned.» Det var skipperen som inviterte. Her gjaldt det å nytte både forhandlingstaktikk og brennevinsflasken. Vi som sto igjen på dekk var spent. Det var noen fiskere også. De hadde rodd basen. De var enda mer spent. For dem betydde det fortjeneste, for oss bare arbeid. Men vi unte skipperen alt det held han kunne få. Og nå sto vi der og ventet på resultatet. Alle var så spent at det ble lite snakk. Vi var forberedt på å måtte vente en god stund. De skulle svelge noen drammer og spise noen kringler før det ble drukket kjøpskål.

Men der kom de allerede lenge før en ventet. Og begge smilte. Det måtte bety at basen syntes han hadde fått bra betaling, og for skipperen at han også hadde gjort en fin handel.

På dekk var alt gjort klart. Takkel rigget fra råen, en stelling på dekk. Den var for mannen som passet målet. Men det dukket også noe annet opp: Atte

spreke nordlandsjenter kløv over rekken. De hadde ligget i båt ved skipssiden og ventet på jobb mens det ble forhandlet. Nå ble det arbeid. Feitsilden kunne ikke behandles lik vårsilden som ble skuffet i tønnene. Feitsilden skulle ganes — kverkes het det lokalt — for å få blodet av den. Deretter skulle den flolegges i tønnene mens det ble strødd salt over hver flo. Hver eneste sild skulle behandles manuelt.

Drammeflasken ble brakt på dekk, mannen på stellingen, som passet målet, måtte ha seg en *hikkas*. Men naturligvis var *en* dram bare for den ene foten — to måtte være det minste. Men notbasen passet på. Han kjente sine folk. Å sette en mann som er mest interessert i drammer til å passe målet går ikke. Notbasen ble kvass i øynene når mannen på stellingen tok den tredje drammen. «Hold deg i skinnet, gutt! Det er målet du skal passe, ikke drammefflasken.»

Noen sild rant nok over hver gang det var fullt mål, men mer enn tyve tønner av læsten ble det knapt.

Nå fikk vi andre også hendene fulle. Salt og tomtønner skulle hives på dekk. Fulle tønner skulle lakes, bunner settes i og tønnene stues i lasterommet. Og dikslene ble brukt. Alle tønnebånd ble ettersett så tønnene ikke ble lekk. Laketørr feitsild er ingen salgsvare.

Den hvile kverkejentene fikk, måtte de ta på reserveseil i lasterommet. Om de fikk besøk? Ja, det vet jeg ikke. Jeg var så søvnig at jeg gikk hodestups i køyen for å nyte de to-tre timer som var avsatt til søvn. På dekk så jeg at et par karer forsøkte seg med et knip. Men nei! «Hald fingran fra fatet kall. Vi har anna å tenke på nå. Du får heller kom igjen etter helga.» Men når en jente skulle ha en tomtønne i stedet for den fylte, måtte hun smile. Det hadde en vidunderlig virkning. En av karene var på pletten, slo opp tønnebunnen og trillet tønner fram til jenten. Men der som ellers: De peneste jentene ble alltid først betjent.

Nå fikk bestmannen vise sin kyndighet. Lasterommet skulle utnyttets best mulig. Det var bestmannens plikt å kontrollere. Og han måtte behandle diksel og drivholdt fagmessig for å feste tønnebåndene skikkelig. Og så var han den som hadde mest erfaring med jenter. Han kunne skryte av det, ugift som han var og bare 33 år. Men med to og tyve timers arbeidsdag og tre og et halvt døgn til disposisjon, strakk ikke tiden til for flirt. Når jentene ved midnatt det fjerde døgn gikk i båten, ble det nok et hjertelig farvel, men både jenter og gutter var trette. Nå gjaldt det søvn. For oss ble det likevel ikke søvn. Vinden skulle også nyttes, og den var så føyelig som den kunne bli.

Frisk bris fra nord fylte seilene da «Elianna» med fullt lasterom og 65 tønner surret på dekk forlot Leka. Og selv om vi var trette, skulle det godt gjøres



å være sur. Klokken var to, og solen sto alt over Leka Møy da ankeret var kattet og alle seil satt. Den som var gladest var kanskje skipperen. Skulle ikke dette bli en stortur, kunne ingen bli det. At hans humør var på topp, merket jeg best da han sa: «Svært så du har rusket til luen din, Johannes.» (Han kalte meg aldri kokk, brukte bare navnet.) Luen kom av i en fart — jeg tror det var konfirmasjonsluen: «Go morn, go morn, Leka Møy!» Nå hadde førstereisguten hilst Leka Møy.

Den fine brisen holdt. For en fest med slik passende bris når et seilfartøy er under fulle seil. Ut Nærøysund bar det. Skipperen var ikke navigasjonskyndig, men nå tok han sjansen på å seile utenskjærs til Bergen. Og vinden holdt i samfulle tre døgn. Det ble heller lite søvn da også — det var en nytelse å være oppe og følge seilassen der «Elianna» lenset sørover for fulle seil. Skipperen holdt ikke lenger av land enn at han hadde landkjenning, og jeg husker fremdeles Olderveggen vest av Kinn. For en villskap! Loddrett i sjøen stuper fjellet.

Det var tredje natten ved midnattstider at vi nærmet oss Holmen Grå og skulle gjøre land. Vinden var gått på sydvest og frisknet på til stiv kuling. Sjøen brøt over så dekkslasten begynte å røre på seg. Den måtte sikres bedre. Og de to nedgangene! De var ikke sikret. Ble kahytten og mannskapslugaren fylt, ville «Elianna» gå til bunns, dyplastet som hun var.

Skipperen viste for første gang tegn til nervøsitet. Det var mens han sto og leste i en kursbok ved lyset fra natthuslampen. Seilene var plukket av henne nå. Mesanen beslått, bare storseil, stagfokke og klyver ble ført. Snart må vel klyveren berges også. Hun veltet seg over og tok noen stygge brott innover dekk. Dette kunne vist gått galt. Men nå hadde vi snart fyret tvers. Det begynte så smått å smulne. Jo, nå ble sjøen merkbart lettere, og etter et par timer var det ikke stort mer enn at hun løftet seg. Det var ikke tvil om at skipperen var på hjemmebane da vi for en frisk bidevind seilte syd Hjeltefjorden.

Som den reisen hadde gått unna. Full last, antagelig til rimelig pris. Og så den sydturen! Tre og et halvt døgn fra Leka til Bergen. Det var bare de timene utenfor Holmen Grå som ga grunn til litt engstelse, ellers hadde det nesten vært som en fest. Og samme ettermiddag falt ankeret i Sandviken. Reisen var over.

Neste formiddag kom en gesell ombord. Han var kjøpmannens representant, og han var fagmann. Nå ble det spennende. Skulle det bli *stortur* eller *bomtur*? Å nei. Denne gang måtte det bli *stortur* med stor S. Bestmannen slo opp en tønne. Gesellen tok opp en sild, følte på den, holdt den opp til nesen og luktet: «Der er åt i den.»



Sildejakter ved Kalvåg, Sogn og Fjordane, ca. 1900. (NSM).

Nå var sambygdingen vår, skipsreder Ingebrigt Trovik, kommet ombord, og han var vant å snakke fra. Det er mulig han var økonomisk interessert i forretningen. «Det skulle ikke være åt i Dem også? Eller kanskje det er mit? Silden er førsteklasses. De vil ikke få avslag i prisen om De påstår silden er råttén. Her er andre kjøpere enn Deres prinsipal.»

Hvem som kjøpte sildelasten, vet ikke jeg. Men solgt ble den, og vi slet sørgelig med håndvinsj når tønnene ble heist opp i 2. etasje på boden i Sandviken.

Etterpå skulle hun hjem for et kortere eller lengere opplag. Til da skulle alt ombord være rent: «Du må skura så der ikkje fins eit silderisp igjen, Johannes,» sa skipperen.

Rensemidlene var primitive: Et stykke seilduk, sand og sjø. Jeg syntes ordren om at ikke *ett* silderisp måtte være igjen var nesten unødig bestemt. Hele tiden jeg hadde vært ombord, hadde silderisp vært en selvfølge. Skulle alt fjernes, var det som «Elianna» tapte litt av sin identitet. Men en ordre fra skipperen var ikke lett å vri seg unna. Altså gå i gang.

Det var jo ikke så lang vei hjem. Etter et lite døgn ankret vi opp på Viken hjemme, og da fikk vi besøk. «Velkommen heim og velkommen heim», hørtes

fra forskjellige kanter. Men bevertningen de fikk var mager: Bare en sekk med skittentøy.

Dagen etter var avbetalingsdag: «Værsgo, tretti kroner,» sa skipperen. Og jamen ble det penger til overs. Jeg hadde selv betalt kosten. Billig hadde den naturligvis vært. Mye sild og fisk. Begge deler hadde vi gratis. Det som kostet var rugkavring og margarin. Og naturligvis fellesproviant: Kaffe, te, erter og gryn. Det siste gikk det mye av. En populær middagsrett het sildgryn. Salt sild ble utvannet, kappet i stykker og kokt sammen med gryn og poteter. Det var god og billig mat. Det siste betydde kanskje mest.

Jeg gjorde enda en tur med «Elianna», denne gang til Ålesund. Men nå var jeg blitt 16 år. Skulle jeg reise videre på Nordland, skulle jeg iallfall ikke ut som kokk. Men det var ingen framtid i den fart. Fra nå av ble det langfart.

## SUMMARY

The author, a 90 year old retired sea captain, tells about his childhood and youth in Ølve, Hardanger, around the turn of the century. Ølve was a prominent shipbuilding area, where numerous sloops and other kinds of wooden coastal craft were constructed. Many of these vessels were employd in transport of dried codfish and salted herring along the West coast of Norway. The author started his maritime career as a “klipfish” washer and drier, and as youngest crew member on a sloop, he experienced the joys and hardships of the first voyage. After a couple of years he joined vessels in foreign trade, eventually becoming senior captain in one of Norway’s foremost shipping companies.